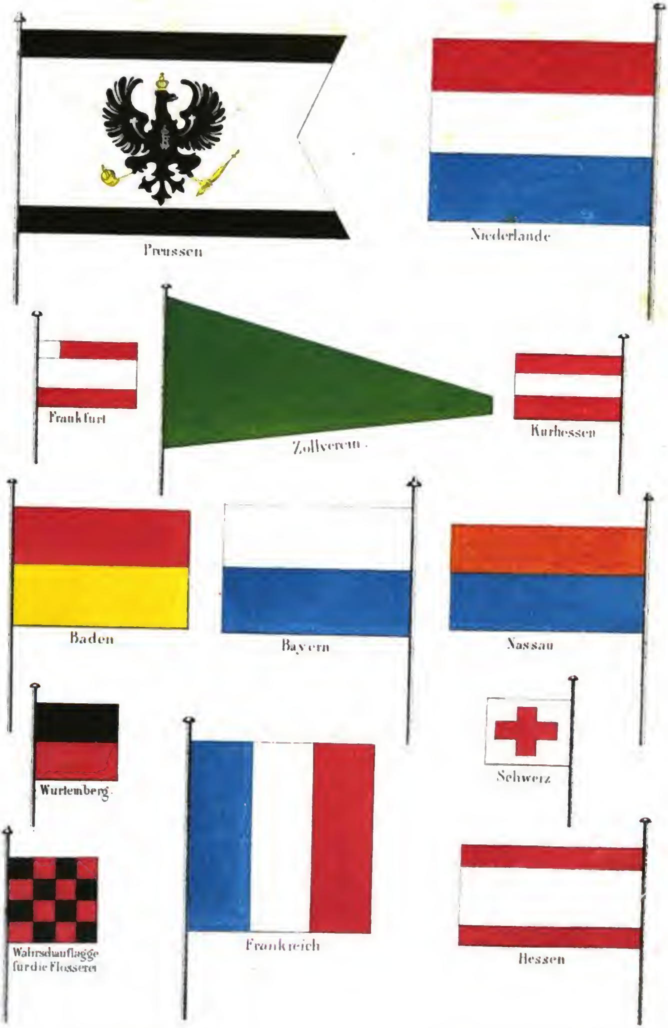


Lith. Anst. v. J. Lehnhardt in Mainz

Verlag von Victor v. Zabern in Mainz

DER RHEINSTROM.

Ein Beitrag

zur Kenntniss der Geschichte, Handelstatistik und Gesetzgebung des Rheins,

nebst der

RHEINSCHIFFFAHRTS-ACTE VOM 31. MÄRZ 1831

sammt allen ihren

Supplementar-Artikeln, Abänderungen, ihren wichtigsten Regulativen und Instructionen.

Herausgegeben von

Georg Schirges,

Actuar der Rheinschifffahrts-Central-Commission.

Mainz,

VERLAG VON VICTOR V. ZABERN.

1857.

Druck von Th. v. Zabern in Mainz.

Vorwort.

Die von der Wiener Congressacte festgesetzten Principien, nach denen die Schifffahrt auf den, mehrere Staaten durchfliessenden Strömen geordnet werden soll, sind auf keiner anderen Wasserstrasse zu einer solchen organischen Durchbildung gelangt, als auf dem Rhein.

Die mannigfaltigen Abänderungen und Ergänzungen, welche die Rheinschifffahrtsacte vom 31. März 1831 erfahren hat, erschweren aber das Verständniss derselben. Die Veranstaltung eines neuen Abdrucks der Acte sammt allen Supplementar-Artikeln, Ergänzungsgesetzen, ihren wichtigsten Regulativen und Instructionen dürfte daher um so mehr an der Zeit sein, als der fortwährend zunehmende Rheinverkehr einen leichten Ueberblick über den jetzigen Stand der Schifffahrts-Gesetzgebung dieses Stromes wünschenswerth macht.

Der Herausgeber glaubte sich jedoch auf eine blosse Zusammenstellung der gesetzlichen, für die Rheinschifffahrt geltenden Bestimmungen nicht beschränken, sondern gleichzeitig den Versuch machen zu sollen, die wichtigsten Verhältnisse, auf welche jene sich beziehen, zu schildern, mit früheren Zuständen zu vergleichen, um auf diese Weise die Ansicht zu bestärken, dass der Verkehr auf dem Rheine seinen Höhepunkt noch nicht erreicht hat, sondern einer grossen Erweiterung fähig ist.

Von solcher Ansicht geleitet, entstand der erste Theil der nachfolgenden Schrift. Sie macht keinen Anspruch auf eine erschöpfende Behandlung ihres Stoffes. Vielleicht wird man ihr jedoch den Charakter eines Beitrags zur Kenntniss der Handelstatistik, Geschichte und Gesetzgebung des Rheines nicht streitig machen.

Die Stadt Mainz war lange Zeit hindurch der Centralpunkt der Gesetzgebung für die Rheinschifffahrt und ist es noch. Die in der ersten Abtheilung gelieferten Auszüge aus Verordnungen der beiden letzten Jahrhunderte sind zum grössten Theil nie durch den Druck veröffentlicht worden, und doch werth, der Vergessenheit entrissen zu werden.

Die tabellarischen Uebersichten, welche den Schluss des ersten Theils bilden, umfassen einen grösseren Zeitraum als alle über den Rheinverkehr bis jetzt veröffentlichten amtlichen Mittheilungen.

Das Material zu diesen Uebersichten lieferten die schätzenswerthen statistischen Jahresberichte der Rheinschifffahrts-Centralcommission, welche jedoch nicht weiter als bis ins Jahr 1835 reichen. Ueber die Bewegung früherer Zeiten wurden ausser andern Quellen hauptsächtlich die Krahnen- und Waageregister der beiden rheinischen Stapelstädte Cöln und Mainz zu Rath gezogen.

Wer die Beziehungen zwischen Waare und Kaufmann, zwischen Schiff und Schiffer, zwischen Producenten und Consumenten in Gesetzen und Zahlen aufzusuchen liebt, wird den ersten Theil dieser Schrift nicht ganz unbefriedigt aus der Hand legen.

Bei Anordnung des zweiten Theils ist ein vielfach lautgewordenes Bedürfniss des Handel- und Schifferstandes massgebend gewesen. Auch für andere Ströme dürfte diese Zusammenstellung vielleicht einigen Werth haben, namentlich für die Donau, welche sich, den Bestimmungen des Pariser Friedens vom 30. März 1856 gemäss, in Zukunft einer ähnlichen Ordnung zu erfreuen haben soll, wie der Rhein sie längst besitzt.

MAINZ, im Frühjahr 1857.

G. S.

Erster Theil.

Allgemeine Uebersicht.

Nicht mit Unrecht mag man uns Deutschen vorwerfen, wir befassten uns auf Kosten der Gegenwart gern mit dem Gewesenen und fassten das Wesen der Dinge lieber beim Schopfe der Vergangenheit als beim Zipfel der Gegenwart an. Und doch wird uns die Gegenwart immer erst klar in ihrem Gewordensein, in der Zergliederung ihres Zusammenhangs mit dem, was ihr vorherging.

Um den Stand eines kaufmännischen Geschäfts zu beurtheilen, genügt es nicht, blos von den Geschäftsbüchern eines Jahres Kenntniss zu nehmen. Im Welthandel ist die Diagnose noch schwieriger. Und auf dem Rhein wird ein gut Stück Welthandel getrieben.

Leider reichen die vorhandenen amtlichen Nachrichten über den Rheinverkehr nicht weit zurück.

Die Nordamerikaner wissen genau, wieviel Baumwolle sie seit dem Jahre 1791 ausgeführt haben. Wieviel Baumwolle wir auf dem Rhein einführen, wissen wir erst seit Kurzem. Und doch ist der Rhein für uns 2000 Jahre älter als der Mississippi.

Die weiter unten gelieferten Uebersichten werden jedoch völlig genügen, um über den Verkehr auf dem Rheinstrome seit den letzten 30 bis 40 Jahren eine sichere Bilanz zu ziehen.

Wer mit unbefangenem Auge die Entwicklung des Güter- und Schiffsverkehrs auf dem Rhein während dieser Periode verfolgt, wer die Verhältnisse vor und nach der Convention vom Jahre 1831 sorgfältig vergleicht und die Vervollständigung zu schätzen weiss, welche das Rheinschifffahrtsgesetz vom Jahre 1831 erfahren hat, der wird zu einem erfreulichen Gesammtresultat gelangen.

Es ist unverkennbar, dass die Landwirthschaft, dass Handel, Schifffahrt und Industrie, dass Fleiss und Betriebsamkeit, Production und Consumtion, Ein- und Ausfuhr der Rheinländer in verhältnissmässig kurzer Zeit einen ausserordentlichen Aufschwung genommen haben; dass der allgemeine Wohl-

stand und die mit ihm Schritt haltende Kultur an den Ufern des Rheinstroms und tief im Herzen der von ihm bespülten Länder seit einer kurzen Reihe von Jahren bedeutend gestiegen sein müssen.

In diesem Gesammtresultate liegt die Bürgschaft eines weiteren Fortschritts, liegt die Bestätigung der grossen Erwartungen, welche an den Einfluss einer freieren Gesetzgebung für die Rheinschifffahrt geknüpft wurden. Der Rhein, an dessen Ufern einst — wie Ockhardt treffend sagt — die Morgenröthe germanischer Kultur aufgegangen ist, wird nie aufhören, ein lebendiges Binde- und Förderungsmittel der materiellen Interessen zu sein, welche die Völkerschaften seines Gebiets in Frieden und Einigkeit, in Sitte und Bildung, in Sprache und Wissen näher bringen. Er wird immer ein Träger sein und bleiben für einen bedeutenden Theil des grossen mitteleuropäischen Industrieprozesses, dessen Seele der Welthandel ist.

Welthandel und Industrie sind zwei verschwisterte Mächte, die, so jung sie auch sind, eine mehr noch als die andere, doch längst Grossmächte ersten Ranges heissen. Denn der Welthandel und die Industrie bilden den breiten Boden, der das Gebäude der mächtigsten Staaten trägt. Im Dienste beider, hat der Rheinstrom an ihrer Entwicklung einen namhaften Antheil, der ihm von der Natur angewiesen, durch die Natur, durch Gesetzgebung und Gewohnheit gesichert ist.

Weder Griechenland noch Rom kannten und trieben Handel und Industrie im eigentlichen Sinne unseres Wortes. Sie kannten sie nicht, weil der alten Welt von dem grossen Wohn- und Erziehungshause des Menschengeschlechts nur ein Theil unserer Hemisphäre erschlossen war; sie konnten sie nicht treiben, weil das griechische und römische Leben von Verkehrsanschauungen und Staatsformen beherrscht war, in deren Ueberwindung der erste Keim zu dem grossartigen Umschwung der Dinge und Ideen lag, welche als die eigentliche Wiege unserer Handelskraft und industriellen Leistung betrachtet werden müssen. Vom Weltmeer gab es im Alterthum nur eine Ahnung, über die Säulen des Herkules hinaus nur selten eine kurze erfolglose Küstenfahrt. Bedeutungsvoll war die Rednerbühne in Athen dem Meere zugewendet, und gewaltig — sagt ein griechischer Philosoph — gewaltig ist die Macht des Meeres. Aber Griechenlands Colonialpolitik und Seeherrschaft erstreckten sich nicht über das östliche Becken des Mittelmeeres hinaus.

Ein reiches Gedanken-, ein Güterleben im höheren Sinne des Wortes entwickelte sich und blühte am Fusse der arkadischen Gebirge. Wir zehren heute noch davon. Banausisches Treiben aber war dem peloponnesischen Ideenmenschen zuwider. Sein Handel beschränkte sich auf eine kleine Zahl von Luxusartikeln aus Indien, auf Getreide vom schwarzen Meer. Bergbau, Landwirthschaft und städtische Privatgeschäfte wurden von Sklaven betrieben, von den Freien überwacht.

Roms grosses blutiges Handwerk war der Krieg, der Krieg zu Lande. Sklaven und Gefangene mochten sich mit der verachteten Arbeit gemein machen

und abfinden. Nachdem die römische Faust die schöne griechische Welt vollends in Trümmer zerschlagen, waren dem Handel für lange Zeit noch engere Grenzen gezogen. „Mare magnum commercia prohibebat." Der Ocean war in den Augen der Römer das grösste Hinderniss des Handels: das westliche Becken des Mittelmeeres bildete den beschränkten Schauplatz ihrer Schifffahrt.

Industria hiess bei den Römern die sich in das Innere ihres Geschäfts gänzlich vertiefende Betriebsamkeit. Wir haben deshalb nicht mit Unrecht von ihnen den Namen genommen; die Sache aber ist eine andere.

Den Ackerbau hielt der Römer von jeher werth und pries ihn als eine Quelle der Gesundheit und Freude. Die römische Pflugschaar stand in Ansehn neben dem gefürchteten römischen Schwert. Aber der Ziegenhirt in Virgil's ländlichem Gedicht bejammert mit Recht sein trauriges Loos und das der ländlichen Sklaven. Zur Ausbildung eines freien, eines kleinen ländlichen Grundbesitzes, eines freien städtischen Mittelstandes eignete sich das System des römischen Waffenhaushalts nicht.

Der räumlichen Beschränkung entsprechend, in welcher sich die antike Welt befand, blieben Handel und bürgerliche Erwerbsgeschäfte hauptsächlich auf Deckung des lokalen Bedarfs, auf den Karavanen- und Zwischenhandel angewiesen. Erst das Weltmeer hat den Grosshandel, den aktiven Handel, hat die Industrie ins Leben gerufen, welche dem Welthandel die Mittel bietet, das um vortheilhafte Preise Gekaufte zu bezahlen. Die Kleingewerbe sind so alt wie die Menschheit; das Zeitalter der Industrie beginnt erst von dem Augenblick an, in welchem wir für den Weltbedarf, ohne Unterschied der örtlichen Entfernung, arbeiten, für den Werth der eingeführten Waaren im Werth der eigenen ausgeführten Erzeugnisse Deckung schaffen. „Terra marique" sagten die Lateiner, während es für uns Sprachgebrauch ist, zu sagen: „zu Wasser und zu Lande."

Nicht unwichtig für den Rheinhandel und das spätere Städteleben waren die römischen Kriegslager zu Strasburg, Speyer, Mainz, Bingen, Andernach, Coblenz, Bonn, Cöln u. a. O. bis hinab zum Drususkanal, welcher Rhein und Yssel verband. Zwischen den verschiedenen Castellen bildete sich in einem Zeitraume von 400 Jahren ein lebhafter Verkehr zu Wasser und zu Lande. Der Transport von Nahrungsmitteln und Baumaterialien für die Garnisonen mochte nicht unerheblich sein. Zu einer allgemeinen Regelung des Rheinverkehrs konnten die Römer aber wohl schon deshalb nicht kommen, weil sie nur das linke Ufer inne hatten. Das rechte Ufer war Feindesland. Der Rhein zwischen beiden war nicht viel mehr als ein grosser fliessender Festungsgraben. Der Zweck der Castelle lief hauptsächlich darauf hinaus, eroberte Provinzen zu brandschatzen und auszubeuten, und konnte doch nicht verfolgt werden ohne römische Civilisation, deren tiefe Spuren sich in der rheinischen Gesetzgebung noch viele Jahrhunderte erhielten, eine Civilisation, deren Glanz wir noch heute in den Resten ihrer Trümmer bewundern.

Was liess sich indess viel zu Gunsten eines ehrlichen Handels von einem

kriegerischen Volke erwarten, das einen Schutzpatron der Diebe und Vagabonden, einen Vermittler göttlicher Liebeshändel zugleich zum Gott der Kaufleute gemacht hatte!

Auch Rom ging seinen verhängnissvollen Sühngang. Die Schreckenswogen wilder Völker wanderten über sein verwegenes Haupt und füllten für lange Zeit die alte Welt von Sonnenauf- nach Sonnenuntergang mit den Bruchstücken zerstörter Herrlichkeiten.

Dann bahnte sich klärend die sanftere Lehre des Christenthums den Weg ins Herz der Menschheit und fand ihn im Herzen der Mühseligen und Beladenen, die die grosse Mehrzahl der Menschen bildeten. Die christliche Weltanschauung brachte nach und nach die Arbeit zu Ehren und milderte das Loos der Arbeiter, die an der Freiheit Aller in Christo, durch Christum Theil hatten.

Von jeher war die herrschende Religion auf Form und Entwicklung des Handels von wesentlichem Einfluss. Ein grosses Stück Geschichte des Christenthums aber begab sich längs den Ufern des Rheinstroms und der Kampf zwischen den heidnischen und den christlich-germanischen sittlichen Ideen blieb nicht ohne sichtbaren Einfluss auf die Entwicklung des Rheinhandels.

An Karl dem Grossen, dem das linke Rheinufer Wiege und Grab war, gewannen Schifffahrt und Handel des Rheins einen mächtigen Beschützer und Förderer. So viel die blutigen, von Worms aus gegen die Sachsen beschlossenen und zum Theil an den Ufern des Niederrheins geführten Kriege gestatteten, widmete er der Ausbildung und Ordnung des Strom- und Uferverkehrs durch Befreiung des Handelstandes von übertriebenen Lasten, durch Ertheilung von Schutzbriefen an unternehmende Kaufleute, durch Brücken- und Strassenbau, durch Märkte und Messen Sorgfalt und Pflege.

Die Verwirklichung seines grossartigen Planes, die Regnitz und Altmühl durch einen Kanal zu verbinden und dadurch einen Schiffsweg mittels des Rheins und der Donau zwischen der Nordsee und dem schwarzen Meer herzustellen, erfolgte ein volles Jahrtausend später, als man die spärlichen Ueberbleibsel seines Ingelheimer Palastes als Denkmäler der Vergänglichkeit auf Kirchhöfen und in Museen aufstellte.

Während dieser langen Periode wechselten die Geschicke des Rheinstroms oft und wunderbar. Die niedrige Rolle, welche ihm im Vertrage von Verdun zugetheilt und auch später zugemuthet worden ist, hat der Rhein zu spielen sich wiederholt geweigert. Seine Aufgabe ist eine höhere als die, Grenze zu sein, zu trennen, zu scheiden. Liegt nicht ein tiefer Sinn in dem Ende Ludwigs des Frommen?

Von Versöhnungsgedanken erfüllt, im Begriff, eine Rheinreise gen Worms anzutreten, ereilt den schwachen Kaiser in der Nähe des väterlichen Palastes der Tod auf einer Insel des schönen Stromes, den seine entarteten Söhne unter sich zur Scheide zwischen Brüdern bestimmt hatten.

Die Familienbande erhalten und befestigen, den brüderlichen Verkehr

beleben zwischen den räumlich, vielleicht auch politisch getrennten, aber durch geistige und materielle Interessen verwandten Gliedern Einer grossen Ufergemeinde, die Beziehungen zwischen den Völkergruppen des Ostens und des Westens erweitern: dazu hat ihn die Natur bestimmt. Dieser Beruf wird verkannt in der Trennung des deutschen Reiches von der fränkischen Monarchie. Die vier Jahrhunderte später erfolgende Gründung des rheinischen Städtebundes ist ein Beweis besserer Erkenntniss, ein Zeichen erwachenden bürgerlichen Selbstbewusstseins. Der rheinische Städtebund bildete die binnenländische Fortsetzung der norddeutschen Hansa. Er war wohlgelitten von dem edlen und tapfern Stifter des österreichischen Staates, gefördert durch Kaiser und Könige. Der Rheinhandel und die städtischen Gewerbe machten während der mehr als hundertjährigen Dauer dieses Vereins mächtige Fortschritte. Zwischen Flandern und Italien, zwischen den handelskräftigen Niederlanden und den neu belebten Küsten Italiens hob sich der Verkehr, so weit ihn der Rhein vermittelte, zu einer früher nie gekannten Blüthe. Der zwei Jahrhunderte dauernde Kampf um die Grabstätte des Erlösers kam dem Handel, der Schifffahrt, wie den Gewerben ausserordentlich zu statten. Während die Ritter des Abendlandes mit Sarazenen und Mamelucken kämpften, erweiterte sich der kaufmännische Gesichts- und Wirkungskreis. Die Bewegung grosser Menschenmassen von Westen nach Süden und Osten auf Land- und Wasserstrassen war, wie in unsern Tagen der massenhafte Transport von Auswanderern nach Amerika, die Befriedigung ihrer Bedürfnisse, von wichtigen Folgen für die Gegenden, durch welche sich der Menschenstrom zog. Das Grab auf Golgatha war leer — denn Christus war ja auferstanden — und doch nicht leer. Neue Ideen stiegen aus ihm auf und wanderten, wie unsichtbare Pilger, über die Trümmer Jerusalems zurück in die Heimath der frommen Freischärler.

Die Kreuzzüge und die städtischen Rheinbündnisse brachen das Ansehen und die Gewalt des rheinischen Adels. Aber die zünftige Verfassung der Gewerbe lähmte den kühnen Flug des Bürgerthums. Zwischen Huf- und Nagelschmied, zwischen Maurer und Tüncher war ewiger Streit wegen der Befugniss zur Arbeit. Die strenge Beobachtung der Geschäftsgrenze, das Monopol, verhinderte die Entwicklung der Industrie, verhinderte die Erstarkung ihres Bündnisses mit dem Handel und trug dazu bei, die Gewalt der Städte zu brechen. Dennoch lehnte sich nicht ohne Erfolg das Recht der Arbeit auf gegen das Unrecht der arbeitscheuen Ritterfaust. Die Städte machten Miene, sich der politischen Herrschaft zu bemächtigen. Man fing an, statt der Kleinen die Grossen zu hängen, Gewalt mit Gewalt zu vertreiben. Die willkürlich errichteten Zollstellen von Strasburg bis Cöln wurden zerstört. Aber man gab dem Kaiser was des Kaisers war zu Boppart wie zu Kaiserswerth, obgleich die feilgebotene deutsche Krone in jener Zeit so wenig werth war, dass es schwer hielt, ein Haupt für sie zu finden. Zum Glück für den Städtebund nahm Holland diese verachtete Krone an, zum Unglück für den Bund ward Wilhelm von den Friesen erschlagen.

Ein von ihm mit dem Braubacher Zoll gegebenes Beispiel fand zahlreiche Nachahmung. Von Haus aus fiskalisch gesonnen schon seit den Römern, erkannten die Grundbesitzer und Gewalthaber in den Zöllen ein vorzügliches Mittel, sich zu bereichern. Der Rhein glich im Mittelalter jenem Bache in der Fabel: die Wölfe behaupteten, dass die Lämmer ihnen das Wasser trübten. Die Ritterschaft zwang den Kauf- und Schiffleuten bewaffnetes Geleite gegen Räuber und Plünderer auf, die hinter den Oefen der Ritterburgen sassen. Geleits- und andere Zölle wurden als Lösegeld angesehen; man zahlte sie, um sich von den Plackereien und Räubereien zu erlösen, denen man selbst zum Trotze kaiserlicher Geleitsbriefe preisgegeben war, wenn man mit seinem Gut friedlich von einem Ort zum andern zog. Als kaiserliches Regale dienten die Zölle zu wichtigen Schenkungen und Befreiungen, besonders die Rheinzölle, die in Lehn gegeben, auch wohl mitunter verpfändet, bald einmal stellenweise abgeschafft, bald wieder zahlreicher hergestellt wurden, bis dann zu Anfang des 15. Jahrhunderts der Schiffs- und Waarenverkehr auf dem Rheine sich so sehr belastet fühlte, dass er ernstliche, auch in nachfolgenden Zeiten wiederholte Versuche machte, sich rechts und links vom Strom Landwege zu bahnen. Durch die sogenannten Wehrzölle wurde er bald wieder vom Lande verscheucht und auf den Rhein zurückgedrängt.

Es war die höchste Zeit, dass die Kurfürsten sich vereinigten, um ein Einsehn zu thun; denn die Welt nahm eine andere Gestalt an.

Am Oberrhein war das Pulver erfunden oder nacherfunden, ein Brechpulver, nicht das weisse aus Spiessglanz und Weinsteinsäure, sondern das schwarze aus Schwefel, Kohle und Salpeter, zum Sprengen und Brechen der Burgen und Festen des Unrechts und der rohen Gewalt. Dazu kam am Mittelrhein bald nachher die Erfindung und der Gebrauch einer andern kohlenhaltigen Substanz, der Druckerschwärze, die auch brechen und sprengen half an tagscheuen Dingen. Es ist gewiss mehr als Zufall, dass diese beiden welterschütternden Erfindungen vom Rhein ausgingen. Durch Anwendung des Schiesspulvers wurde das Kriegswesen vereinfacht, der Krieg rascher beendet. An die Stelle des alten grausamen Kriegssystems trat ein minder grausames System, das weniger Opfer an Menschenleben und Gütern forderte, dem Handel und den Gewerben also minder gefährlich war, als das alte Ermüdungs- und Belagerungsprinzip. Ungleich wohlthätiger für die ganze Menschheit, von ungleich höherem sittlichen und materiellen Werthe war die zweite Erfindung. Als der Sohn des Bergmanns aus Eisleben gen Worms zog, war mit Hülfe der Presse der todte Buchstabe schon lebendig geworden; das Eis des erstarrten Glaubens war gebrochen, die Macht der öffentlichen Meinung anerkannt. Wenn sich zwischen beiden Erfindungen eine gewisse Parallele der Entwicklung erhalten hat, so ist die eine doch von der andern bei weitem überflügelt. Was ist der Revolver, der ein Dutzend Kugeln in einer Minute speit; was ist die Miniébüchse, die auf 500 Schritt noch tödtlich, die Lankaster-Kanone, die ihr schweres Geschoss noch zehnmal weiter schleudert; was sind

sie gegen die Brandt'sche Lettern-Giessmaschine, die in einer Stunde 40,000 Buchstaben giesst, oder gegen die englische Druck-Cylinderpresse, welche 16,000 Exemplare der Times in Einer Stunde liefert und die ganze Auflage dieses Riesenblattes von 50,000 Exemplaren täglich in drei Stunden druckt! Die Tragweite einer einfachen Handpresse ist tausendmal grösser, als die des grössten und gröbsten Geschützes.

Bald nach Erfindung der Druckpresse wuchsen die Geister mit den gewonnenen Räumen längs der Westküste Afrika's bis zum Vorgebirge der guten Hoffnung und jenseit des Oceans, den der kühne Genuese durchschritt. Die andere Hemisphäre unseres Planeten that sich auf, Anfangs um der Schauplatz europäischer Habgier und Barbarei zu sein, bis sie der freie Boden wurde, zu welchem verjüngungslustig das müde Europa flüchtet, bis ein Nachkomme der heidnischen misshandelten Indianer aus den Prärien des Ohio an den kultivirten christlichen Main kommt, einem deutschen Minister die Friedenspfeife zu reichen.

Der Rhein empfand die Folgen aller Weltbegebenheiten seit der Entdeckung Amerika's in einem weit höheren Maasse als irgend ein anderer continentaler Wasserweg. Mehr als andere Weltstrassen des europäischen Festlandes wurde er stets bei Weltkrisen in Mitleidenschaft gezogen.

Seine maritime Bedeutung war ihm durch die Natur und durch den Charakter des merkwürdigen Volkes an seinen Mündungen gesichert. Die blühenden Niederlande, zu denen wir auf den grünen Fluthen des Rheinstroms den grossen Meister der deutschen Kunstschule von Nürnberg aus von Stadt zu Stadt die Grüsse Italiens gen Flandern bringen sehen, hatten sich durch eigene Kraft und Bürgertugend aus der spanischen Misshandlung gerettet, durch Handel und Schifffahrt zu Herren der Meere gemacht, von der monopolisirenden norddeutschen Hansa losgesagt und dem Handel und der Industrie rheinaufwärts bis Basel die Richtung und das System vorgezeichnet, in deren Verfolgung seitdem fast unablässig beide Ufer beharren.

So kamen vom 14. Jahrhundert an grosse gewaltige Dinge. Die wichtigsten Erfindungen und Entdeckungen drängten als Weltbegebenheiten eine die andere. Eine Zeit lang noch schürte der Fanatismus die Gluth brennender Scheiterhaufen, welche die gequälten Leiber unsterblicher Heldenseelen einäscherte. Dann fiel es wie dunkle Schuppen von dem Auge der Menschheit.

Die Völker bewunderten in der gelungenen Zersetzung des Lichts, in dem enthüllten Bahnsystem der Gestirne, in der neuen Lehre vom Wesen der Wärme, in der künstlichen Darstellung des Wassers, in der Auffindung neuer Metalle und in andern wunderbaren Enthüllungen die Spuren der Weisheit und Grösse der göttlichen Gesetze, welche Erd und Himmel regieren.

Die Naturwissenschaften feierten einen Sieg nach dem andern über Aberglauben und Wahn. Die Materie lag neu erobert und neu geoffenbart vor den Füssen der staunenden Welt.

So viele Lichter blendeten hier und da die Augen der Völker und warfen grosse Schatten auf die neue Bahn. Den Sturm, den der Chemiker aus einem Tröpflein künstlichen Wassers im Glasröhrchen hervorbrausen liess, pflanzte ein unglücklicher grosser Philosoph im Haupte der Menschheit fort zum schrecklichen Orkan. Die Enden zweier Weltsysteme, die alte zusammenstürzende monopolistische Zeit und die junge, freie, forschende Zeit fuhren dröhnend aneinander und zwischen beiden gähnte Tod und Verderben.

Durch die französische Revolution, deren Geist die Runde durch die Welt gemacht, sollte das Gegentheil von dem zur Wahrheit werden, was seit Aristoteles als wahr gegolten und als Regel für den Erwerb der Menschen. Die Arbeit sollte frei sein, die Sense frei, das Ruder frei, der Hammer frei. Die Welt taumelte aus einem Extrem in das andere, und die freie Arbeit, ein Kind jener berauschten Zeit, taumelte mit.

Solch ein Umschwung der Rechtsideen war nicht möglich ohne heftige Erschütterungen und Krisen. Die blutigen Kämpfe, welche sie begleiteten, wurden zum grossen Theil am Rheinstrom ausgetragen. Was seit dem Religionskriege hier mühsam aufgebaut worden, das stürzte der politische Krieg noch einmal über den Haufen.

Der grosse Kriegsheld des Jahrhunderts verstopfte die Adern des Festlandes, um das kleine kühne Inselvolk der Britten zu verderben. Unter rauchenden Trümmern zerstörter Städte wurden die englischen confiscirten Waaren aufgehäuft und angezündet.

Im Rheinverkehr trat eine lange letzte Pause ein, Handel und Schifffahrt lagen darnieder. Aber die Continentalsperre, welche den Rheinstrom eine Zeit lang lähmte, musste dem Handel, der Schifffahrt und der Industrie zum Guten dienen. Ein Theil der Waaren, denen die Bergfahrt verschlossen war, bahnte sich über Italien durch die Schweiz den Thalweg auf dem Rhein. An die Stelle der verbrannten englischen Waaren schaffte der continentale Scharfsinn Surrogate. Die kräftigen Hände, welche sich dem Kriegshandwerk widmen mussten, wurden ersetzt durch kunstreiche Maschinen, durch sinnreich zusammengefügte Räderwerke, durch seelenlose Riesen, die lernen mussten zu heben, zu stampfen, zu bohren. Die Continentalsperre gab den letzten deutlichen Beweis, dass sich die Welt nicht mehr verriegeln lässt.

Endlich kam der Dampf und setzte dem Schoosskinde des Jahrhunderts, der Industrie, die blaue Wolkenkrone auf, vor der nun Bauer und Edelmann ehrerbietig den Hut abziehen, — der Dampf, der Pferd und Menschen vom Zugseil der Rheinschiffe erlöst, den Handel von dem Rest der alten Fesseln befreit hat, in welchen Stapel und Schifferzunft ihn noch während des ersten Viertels unseres Jahrhunderts gefangen hielten.

So wuchs auf dem Boden der persönlichen Freiheit und der Freiheit des ländlichen Grundbesitzes, mit Hülfe der erkannten und angewandten Naturgesetze, mit Hülfe der Maschinen, im Besitze der freien Wasserwege des Weltmeers und im Bunde mit den Wissenschaften, die Industrie als eben-

bürtige Schwester des Handels auch am Rheinstrom rasch und mächtig empor. Nahrung, Kleidung und Wohnung, diese drei grossen materiellen Güter, zu deren Erbe der Schöpfer den Menschen auf Erden eingesetzt hat, um deren Besitz und Vermehrung wir ringen, beneidet oder geliebt werden, — Nahrung, Kleidung und Wohnung sind seitdem immer allgemeiner zugänglich geworden. Wie lange wird es dauern, und die oberrheinischen Getreidespekulanten können an der Quelle nach den Waizenpreisen und Ernteaussichten der westlichen Kornkammer Amerika's forschen und von dort so rasch die telegraphische Antwort haben, als jetzt von Semlin und Odessa.

Die Ausfuhr amerikanischer Baumwolle hat sich von 86,000 Kilogr. im Jahre 1791 auf 600 Millionen Kilogramm gehoben, von denen wir auf dem Rhein 10 bis 12 Millionen Kilogramm erhalten. Die Vermehrung der Spinnereien und Webereien am Rhein, in Oesterreich, Deutschland und der Schweiz wird uns bald einen grösseren Antheil an diesen Bezügen verschaffen.

Die Einfuhr von Kaffee auf dem Rhein hat sich von 100,000 Centner jährlich vor der Convention auf 600,000 Ctr. in unsern Tagen, nach der Convention, vermehrt. Die Einfuhr von Reis ist in dieser Zeit von 5—8000 Ctr. auf 200,000 Ctr., die von Häringen von 8—10,000 auf 40—50,000 Ctr., die von Oel von 10—12,000 auf 250,000 Ctr. gestiegen.

Das Kohlenrevier der Ruhr sehen wir kurz vor der Convention von 1831 kaum 2 Millionen Centner Steinkohlen in dem Rheinverkehr, jetzt 22 Millionen Centner und darüber liefern.

Die Ausfuhr von Kartoffeln von Mainz zu Thal betrug zu jener Zeit kaum 1000 Ctr. und überstieg im Jahre 1855 eine Million Centner. An Waizen gingen damals von Mainz 20—30,000 Centner, in dem letzten eben genannten Jahre über 400,000 Ctr. zu Thal. Im Jahre 1815 betrug der gesammte Berg- und Thalverkehr bei Mainz wenig über eine Million Centner, im Jahre 1855 über 12 Millionen Centner.

Zu solchen Verhältnissen des Fortschritts bedurfte es früher vieler Jahrhunderte. Sie verpflichten uns zur Dankbarkeit gegen den Lenker der Geschicke, zu Hochachtung der Einrichtungen, welche die Träger solcher Ergebnisse sind, zur Hoffnung auf weitere glückliche Resultate des Handels und der Industrie.

Die Kinder des verlorenen Paradieses rangen schon in grauer Vorzeit der Erde ihre Nahrung ab. Die treue Penelope webte schon im tiefen Alterthume kostbare Kleiderstoffe. Vor Jahrtausenden dachte sich schon hier die Hütte zur Wohnung über dem Haupte des Sklaven, dort der Palast über dem seines freien Herrn. Von jeher und immer gütig gab die Erde; aber auf dem Bunde ihres fruchtbaren Schoosses mit dem Fleisse des Menschen lastete der alte Fluch der Arbeit im Schweisse des Angesichts, das den Stempel göttlicher Abkunft trug. Es webte wohl im Alterthume die Hand, aber über Nacht ward wieder zu Schanden, was der Tag geboren. Sie wohnten wohl unter Zelten und in Schlössern, aber zwischen Hütte und Palast wandelte ein finsterer

Geist und säete die Saat des Hasses und der Schuld. Palast und Hütte waren nicht erleuchtet und durchwärmt vom Lichte der Gerechtigkeit, von der Flamme der Nächstenliebe, und — sind es noch nicht überall. Aber die Kultur schreitet fort, der Genius des Friedens siegt über die Furien des Krieges. Ackerbau, Handel und Industrie machen wieder gut, was diese verwüstet und zerstört. Einst werden sie der Schlüssel zur Lösung einer noch ungelösten Lebensfrage sein, der grössten und menschlichsten, welche es je gegeben. Das ist ihre höchste Aufgabe!

Einst wird das Maass der gesellschaftlichen Leiden auf Erden nicht grösser sein als unsere Schuld. Die Summe dieser Schuld hängt hauptsächlich von der vernünftigen Erziehung und Organisation der bürgerlichen Gesellschaft ab, von der vollen Erkenntniss und Anwendung der Mittel, welche der Noth und Armuth zu wehren vermögen. Herren dieser Mittel, werden die Menschen endlich auch den Zweck erreichen.

Und zu diesen Mitteln dürfen wir auch am Rhein den Handel und die Industrie zählen. Wir stehen — es ist unverkennbar — auch hier am Ende vom Anfang einer neuen grossen Kulturepoche, und dem Handel wie der Industrie gebührt vollkommen die Aufmerksamkeit, welche ihnen täglich in erhöhtem Grade zu Theil wird. Wenn Thukydides die Gewalt des Meeres preist, so können wir die höhere Gewalt des Handels und der Industrie rühmen, denn sie beherrscht nicht blos die Thalassa, sondern das Weltmeer.

Erster Abschnitt.

Geschichtliches.

Im vorigen Jahrhundert zählte man bis zur französischen Revolution ungefähr 10—1200 Schiffe, welche den Rhein auf- und abfuhren von Basel bis Mainz, von Mainz bis Cöln und von Cöln bis Holland.

Gegen das Ende jener Periode landeten im Mainzer Hafen in der Bergfahrt jährlich 6—700 Schiffe, deren Gesammtladungen sich durchschnittlich auf 1 bis $1^1/_2$ Millionen Centner beliefen. Sie bestanden hauptsächlich aus Kaffee, Zucker, Reis, Tabak, Baumwolle, Farbwaaren, Oel, aus Metallen (Eisen, Blei, Zinn), Häuten, Seefischen und englischen Fabrikerzeugnissen, welche zum grössten Theil für das innere Deutschland und für die Schweiz bestimmt waren und zu Mainz in Main-, Neckar- und oberrheinische Schiffe verladen wurden. Beinahe ebenso viel Fahrzeuge, als vom Unterrhein zu Berg, langten jährlich in Mainz auch in der Thalfahrt vom Oberrhein, vom Main und Neckar mit Kupfer, Quecksilber, Pottasche, Spiegel- und Fensterglas, Smalte, Nürnberger Kurzwaaren, Obst, Getreide, Tabak, Wein, Lumpen und andern deutschen Erzeugnissen an, um zum Theil von hier nach Cöln und den Niederlanden versandt zu werden.

Als Anhaltpunkt zur Beurtheilung des mittelrheinischen Güterverkehrs jener Zeit mag die folgende Uebersicht dienen. Im Jahre 1789 wurden im Mainzer Hafen, ausser Wein, Branntwein, Essig, 1,175,151 Ctr. Güter zollamtlich abgefertigt, nämlich:

Baumwolle	155	Ctr.
Flachs und Hanf	1488	„
Materialwaaren	159	„
Pottasche	794	„
Eisen, Stahl und Eisenerz . .	213686	„
	216282	Ctr.

Uebertrag . . .	216282	Ctr.
Leder und Felle	1500	„
Gedörrtes Fleisch	602	„
Honig	120	„
Tabak.	59607	„
Puder und Stärke	1100	„
Papier	252	„
Kleesaamen	889	„
Krapp	485	„
Tuch, Leinwand	2889	„
Quecksilber	3479	„
Tabakspfeifen	731	„
Uhren	103	„
Lumpen	2330	„
Glaswaaren	1525	„
Hopfen	317	„
Weinstein	435	„
Schmelzbutter	320	„
Dünger, Gyps	13435	„
Steinkohlen	28689	„
Töpferwaaren	22500	„
Porzellanwaaren	1900	„
Zucker und Kaffee	488330	„
Kurze Waaren	258900	„
Verschiedene Artikel	68431	„
	1,175,151	Ctr.

Von diesen Waaren blieb etwa der vierte Theil in Mainz; die Consumtion dieses Platzes war um jene Zeit sehr bedeutend.

Ausser den angeführten Waaren langten im Jahre 1789 im Mainzer Hafen

10092	Malter	Hirse,
2489	„	geschälte Gerste,
1169	„	Wachholderbeeren und
961	„	Rapssaamen an.

Zu einem so mässigen Verkehr stand die Fülle von zum Theil höchst eigenthümlichen Verordnungen und Gesetzen zur Regelung des Handels und der Schifffahrt in einem auffallenden Verhältniss.

Bis zum Schluss des vorigen Jahrhunderts wurden die Handels- und Transportgeschäfte durch die damals herrschende monopolistische Rechtsidee erschwert, deren gesetzlicher Ausfluss fast immer in derselben Gestalt oft aufgefrischt ward.

Bei dem Uebergang des linken Rheinufers unter die französische Herrschaft kamen Schifffahrt und Handel vom Regen in die Traufe. Denn aus-

nahmsweise und ganz im Gegensatz zu der neuen Rechtsanschauung bleiben die Privilegien der beiden Haupthandelsstädte am Rhein, die zünftige Verfassung der Schiffer und manches Aehnliche erhalten, ohne die frühere innere Lebensthätigkeit fortentwickeln zu können.

Um die Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831, ihre Ergänzungen und Verbesserungen bis auf die Gegenwart gebührend zu würdigen, um zu zeigen, wie weit man im vorigen Jahrhundert und unter der französischen Herrschaft von dem Selfgovernment entfernt war, in welchem Schifffahrt und Handel seit den letzten 30 Jahren so grosse Fortschritte gemacht haben, glauben wir bei dem Inhalt und Wesen der früheren Gesetzgebung weilen zu müssen, welche

I. im vorigen Jahrhundert bis zum Frieden von Lüneville,

II. zu Anfang dieses Jahrhunderts bis zum zweiten Pariser Frieden

für den Rheinverkehr massgebend war.

Unter der Regierung der rheinischen Kurfürsten lähmt eine zähe, unconsequente Rechtspflege die Einführung und Durchbildung zweckmässiger Neuerungen. Eine bestechliche Verwaltung verschlimmerte die herrschenden Uebel. Rentbeamte, Fischer, Hecker- und Gildeschiffer, Brücken- und Bäckermeister, Bauer und Bürger, Faktoren, Fiskus, Staat und Person liegen fast beständig im Streit. Es ist ein Durcheinander, dass man oft nicht weiss, wer Koch, wer Keller, ein grosser Lärm häufig, und nichts als blosse Form.

Die letzten geistlichen Kurfürsten, welche die letzten deutschen Kaiser krönten, machten manche Verbesserungsversuche. Je mehr Verordnungen sie erliessen, desto unhaltbarer wurden die Zustände.

Die Physiognomie des früheren Rheinverkehrs hat sich uns in einer Reihe merkwürdiger, zum grossen Theil wenig bekannter Gesetze erhalten, welche die Schifffahrt und den Handel zwischen den beiden wichtigsten Städten am Rhein und die Erwerbsverhältnisse in ihnen regelten.

Die umfangreiche kurfürstlich Mainzische Renthen-Ordnung vom Jahr 1601, deren Satzungen auch während des 18. Jahrhunderts geltend blieben, gibt ein treues Bild der Verhältnisse, die sich bis gegen Schluss des vorigen Jahrhunderts fast unverändert erhielten. Wir heben einige der merkwürdigsten Stellen dieser Ordnung hervor.

„Demnach — heisst es in ihr — „*Vnser Renthmeister* Vnd Renthendiener biss dahero im Brauch gehabt, alle Tag vff Vnserer Renthe Loneckh Eine Vnder oder Vesper Trunck zu halten, darzu von alters ein Mass Wein vnd 12 pf. vor Brodt vnd obs passirt worden; Vnd aber solche ordinantz bey neülichen Jahren nit allein merklich überschridten, bissweilen eines tags 3, 4, 5, 6 vnd mehr mass getruncken, die Vnder Zech biss vmb 5, 6, 7, 8 Vhre, vnd zu Zeiten lenger in die nacht protrahirt, vnd alles auss dem Mutter gelt, vnd andtere gefälle bezahlet; sondter allerhandt Persone so nit vff die Renthe gehöre zugezogen vnd dardurch die Renthegeschäften eingestelt, gehindtert

vnd versäumbt wordten; So wollen wir solchen Vnter oder Vesper Trunck hiemit gäntzlich abgeschafft, Vnd hergegen an statt dessen, Jedem Renthendiener, alss den beden Renthschreibern, auch beden Visirern, neben Zuvor habender ordinare Besoldtung, dass Jahr 25 fl. Verordnet haben, welche 25 fl. Vnser Renthmaister so Je zu Zeitten sein würdt, einem Jeden proportionabiliter von Quartalen zu Quartalen oder von Jahren zu Jahren entrichten Vnd der gebühr berechnen solle.

„Vnd dieweil biss dahero einsstheilss Geistliche vnd ordtenss Personen in Brauch gehabt, wan Ihnen frücht zu wasser ankommen, dieselbe noch also im schiff ligendt Niderländtischen oder andteren Handtels Leuthen zu verkauffen, vnd in ein andter schiff vberschlagen zu lassen, So sollen hinfürters dergleichen geistliche Personen, solche Ihre Beneficial früchten zu verkauffen nit macht haben, ess sey dan dass sie es zuvohr vff vnserer Renthen Loneckh angezeicht, vnd die gebühr vom Käuffer entrichtet seye.

„Vnd demnach sich vnsere Bürger die samptliche Bierbreüer alhir in dem nit wenig beschwert befindte dass bey edlichen Closter vnd ordtenssheüseren sowohl in alss auserhalb vnserer Statt Maintz, vnd in denen Burgbannen, sonderbahre Brau-Kessel angerichtet, darinnen Sie nit allein andteren gefreyten Personen nach Ihrem Belieben Bier zu Breuen verstatten, sondern auch für sich selbst Brauen lassen, Vnd von dem Maltz, welches Ihnen frey eingang zu feilem Kauff, oder sonsten Ihren dienern vnd andteren ohngefreyten Personen, die Ihnen zu Handt gehen, vassweiss, endtweder anstatt dienstlohns oder gegen andterer Vergleichung: oder je zu Zeiten Verrechnungsweiss zu kommen lassen, dardurch nit allein den Bierbreüern ihre redliche nahrung vnd vffkommenss abgestrickt, sondtern auch Vnss vnd Vnserem Ertzstifft dass schuldige Maltz- Ohm- vnd Renthengeldt entzogen würdt.

„So ordtnen, Vnd wollen wir hiemit, das nun fürbass Vnsere Clerisey vnd Geistlichkeith von Stifftern, Clöster, Vnd ordtenssheuser, in Ihren, biss dahero angerichten Brauheüsern, nit allein einigem Bürger oder andteren Personen die von Vnss vnd Vnserem Lobseeligen Vorfahren Ertzbischoffen Vnd Churfürsten zu Maintz sondterbahre Befreyung nit erlangt, oder vorzuleg hette, weiter Bierbreüenss heimlich oder offentlich, Vnder wass schein oder praetext gescheen mögte nit gestatten sondtern auch vor sich vnd Ihre anbefohlene Clöster Vnd Ordtenssheuser, mehr Bier nit brauen lassen sollen, dan sie durchs Jahr allein zu Ihrer Clöster Vnd Ordtensheuser, oder so viel die Stiffts-Personen belangt zu Ihrer Hausshaltung nothwendigen gebrauch bedörffen, sonsten aber von demJenigen Bier, so ietzt gehörter massen Vff erlangte Frey Zeichen ohnentrichtes Maltz- vnd ohmgelts, brauen hatten lassen, einiger Bürgerliche oder andterer Person, die vf vnserer Renthen Loneckh vor alters vnd noch nit frey gehalten waren, Zumahl nichts schencks oder Verehrungsweiss, oder vmb dienstlohn, oder gegen andterer abrechnung vnd Vergleichung verfolgen sollen, — Geschee es darüber von einem oder mehr Geistlichen Closter vnd ordtens Personen (darauf Vnsere Renthendiener mit Zuthuen der

Schröder fleisig achtung zu geben vnd vnss dessen vf begebende ohnversehene fälle förterlichst zu vnserer Cammer zu berichten haben.) So werdten wir gebührendte Straff vnd andung dargegen für zunehmen, nit zu verdenken sein.

„Belangendt dass Wein Niederlag geldt soll ein Jeder Bürger so Wein in vnserer Statt Maintz einkaufft, noch fürters, wie bisshero von ieder ohm $4^1/_2$ alb. Vnd also vom fuder 27 alb. neben 12 Hellern anstatt des gülden Zollss vf Vnsere Renthen Loneckh entrichten, vnd demnach von alters herkommen, wan ein Bürger Weingartten an sich erkaufft dass derselbe dass erste Jahrgewächs Verniederlagen müssen. Ingleichen dass die Vnmündtige Kindter nach absterben Ihrer Eltern Von denen Ihnen hinterlassenen Erbgüttern Vnd Weingartten dass Jährlich gewächs biss zu Ihrer Bestaltung Verungeldten Vnd Verniderlagen müssen, dessen auch der Doctoren Vnd andterer gefreyten Personen Kind nit endt haben: Vnd dan dass die Vniversitets Personen so gradum Doctoralem nit haben, alss Licentiati, Magistri, dass gewächss auss dennen Weingartten oder Wein-einkommens, welches sie vor sich selbst, oder von Ihnen vnd Ihrer Haussfrauen Eltern herkommen oder erkaufft hatten, zu vervngelten Vnd zu verniderlagen schuldtig, So soll es solcher dreyer Puncten halber biss uff weidterer Verordtnung auch nach mahls also Continuirt Vnd gehalten werdten.

„Vnd dieweil Vnsere Renthendiener biss dahero ainss Theilss Bürgern Vnderem praetext, Span vnd Kreutterweinss, Jahrs Ein fuder vnd mehr niderlach vnd Renthen frey Passiren lassen. So wöllen wir denselben Misbrauch hiemit gäntzlich vfgehoben vnd abgeschafft haben.

„Wan Ein Bürger Wein verkaufft, soll wie von Alters der Verkauffer von der ohm 11 hlr. Vnd der Kauffer frembt oder Inhaimischer Von der ohm 12 hlr. neben der Niderlage vf vnsere Renthen Loneckh ohnnachlässig entrichten. Vnd damit hierunter nichts verschwiegen oder Verschlagen werdte, so sollen Schröder Meister Vnd Schröder, bey dem Aidt vnd Pflichten, damit sie Vns vnd Vnserem Ertzstifft zugethan vnd verwandt sein, keinem Kauffer (der sey frembt oder Inhaimisch, vnd habe gleich bey Geistlichen Bürgern oder andteren ingesessenen Vniversitets Personen niemandts aussgenommen, solche Wein erkaufft) in einigerley weiss zumahl nicht schroden es werdten dan Ihnen Richtige Renthen Zettel zugestelt, darauss zu sehen, dass von solchen erkaufften Weinen dess schuldtig kauff vnd vnter-kauffgelt volliglich endtrichtet seye. Würden Sie die Schröder dan in ersehung derselben Zetel Spüren vnd vermercken dass weniger fuder oder ohmen vf vnserer Renthen Loneckh angezaicht vnd verrenthet, alss des Weins, dennen die schroden, an sich selbst wäre, dass sollen sie ohnuerlengt, vnd noch vf frischem Fuess vnsere Renthen Diener Berichten vnd verwehrnen, damit sie gegen den vberfahrern gebührendte straff für nemmen mögen.

Damit auch in Kauffen vnd Verkauffen der Wein, die stehen gleich geistlichen gefreyten Vniversitets, oder Bürgerliche vnd vngefreyten Personen zukünfftiglich desto bessere ordtnung, vnd richtig Kaith gehalten, vnd so wohl

vnss selbst alss andteren die gebühr Widerfahren möge. So soll hinfürterst Keinem, er sey auch Kauff hauss Cranen Knecht Bendter oder sonsten auss Vnseren Bürgern vnd Inwohnern, Zumahl nicht verstattet oder zugelassen sein sich des Weinstechens zu vnterfangen, oder einem Geistlichen oder weltlichen Ingesessenen Kauffleuth zuzuweisen, oder in die Keller zuführen, sondter die geschworne vnd verordtnete Weinstecher solche sachen verrichten lassen, Inmassen die Schröder keinen Wein zu wagen oder Karch, auss geistlichen oder andteren Kellern auss schroden sollen, es hab dan denselben Wein ein geschworner Weinstecher besichtiget vnd vfgenommen: vnd werdte Ihnen ein Richtiger Renthen-Zettel fürgelegt. Vnderstündte sichs einer geistliches oder weltliches standts, über diese Vnsere Verordtnung zur ohngebühr, der oder dieselben sollen so offt es besher nach Befindtung vnss zu ohnnachlässiger straff verfallen sein.

„Es soll auch kein Bürger, wer der sein mögte Wein zum Zapffen vfthuen er habe es dan zuuor Vf Vnserer Renthe Loneckh selbst Persönlich angezaicht Vnd erlaubnuss-begert. Wann solche an Zaig Vnd erlaubnuss fürgangen, So solle Vnserer Verpflichten Visirer einer, neben einem Weinstecher in desselbigen Bürgers Keller, darin er Zapffen will, samptlich gehen, Ime erstlich alle Wein, die er in solchem Keller ligen hatt von vassen zu vassen, hernacher auch dass vass darauss er zu schenken Vorhabens aigentlich vnd fleisich mit specificirter Vfmerckung wie viel fuder oder Ohm vnd Virtel jedes vass nach lauter aich halte, beschreiben, fürters wan solche Vfmerckung vorgangen solle der Visirer dass vass so mann Ihme Zaicht anstechen ein Aechtmass in einem sondterbahren Kändlein darauss zapffen, vnd der Bürger, welcher zapffen will, dass Kändlein mit Wein vf die Renthen zum Versuchen, ob es Vnverfalscht Kauffmannssgueth, ohngeschmirter vnd kein stummer Wein seye, tragen lassen, werdten dan vnsere Renthendiener nach Kostung vnd Versuchung solches weinss befinde, dass es vfrichtig Kauffmannsguet, so sollen sie wan der gehalt desselbigen vass inss Renthen Buch eingeschrieben Ihme zu Zapffen erlauben: Jedoch alss balt mit erinnerung deren Pflichten, vnd verwandtnuss, damit er Vnss vnd Vnseren Ertzstifft zugethan, handgelübt von Ihme nehmen dass er ohne Vorwissen, Vnserer Renthendiener vf Vnserer Renthen Loneckh, keine Wein, wenig oder Viel neben dem vass oder mass weiss verkauffen, oder auch mehreren Wein darin leegen vnd schroden lassen wolle dessfalss auch sondterlich die schröder vnd Bendter keinem Bürger, welcher in offenem Weinschanckh begriffen, Wein in den Keller, darin Man schenkt Ein- oder aussschroden sollen es werdte Ihnen dan richtige erlaubnuss-Zettel von vnserer Renthe fürgezaicht.

„Wan dan dass angezaichte Vass Wein aussgezapfft, so soll der Wein Zapffer vermög seiner Ayd vnd pflicht schuldtig sein solches alsobalt vf vnserer Renthen Loneckh zu dem Endt an zu zaichen, dass die Renthendiener den Visirer vnd Weinstecher so anfängliches die Vas vnd Wein vfgeschrieben haben widerumb in den Keller schicken, gestalt alle andtere Vass so hiebevor

im Keller gelegen vnd vfgemerkt wordten zu besichtigen, ob dieselben noch voll seyen; werdten nuhn Visirer vnd Weinstecher befindten, auch bey Ihren Pflichten erhalten vnd referiren, dass vom Weinzapffer vfrichtig gehandtelt Vnd kein Betrug oder falsch zu vermerken, So sollen Vnsere Renthendiener von Ihme dass schuldtig Vngelt vom fud. Ohmen, halb Ohmen vnd Virtellen, biss vf Sechss Virtel von iedem fuder, vnd also ohne weiteren nachlass, oder selbstthätige Begünstigung vnd Verehrung, wie bisshero zur Vngebühr bescheen hindann gesetzt, ainiger Liebschafft, Verwandtnuss oder andterer affection, erheben, vnd mit Specificirung des Wein Zapffers nehmen, auch wie viel er aussgezapfft Richtig alsobaldt inss ordtentliche Renth Register einschreiben, vnd alle solche angezaichte vass nit nach trüber sondter nach Lauter Eich rechnen, vnd dem Renthen Register einverleiben, vnd soll wie ob vermelt keiner kein Neüto Vass zum verzapffen anstechen er hab es dan vff Vnserer Renthen Loneckh angezaicht, vnd dessen erlaubnuss bekommen.

„Demnach auch edliche mit Stummen vnd geschmirten Weinen, welche in vnserer Lobseeligen Vorfahren gegebenen Ordnungen Vnd satzungen bey hoher straff gäntzlich Verbotten vmb zu gehen Pflechen, vnd dieselbige sowohl vass weiss alss sonst zum Zapffen verkauffen vnd aussschenken, dardurch nit allein der gemeine Mann verfortheilt, sondtern auch die frembte Kauffleuth Scheuto gemacht, vnd Ihnen Vhrsach gegeben wirdt an andteren Vmb gelegenen ortten Wein zu kauffen,

„Alss sollen Vnsere Renthendiener beneben den Visirern Weinstechern vnd schrödern mit allem Vleiss achtung geben vnd inquiriren bei Wem dergleichen stumme geschmirdte Wein zu befindten, vnd da sie deren bey einem oder Mehr erkündtigen vnd befindten würdten, Vns desselben in der Zeit zu gebührendter Verordtnung bey Ihrem Aydt vnd Pflichten zu berichten schuldtig seindt.

„Wass Vnd so Viel Vnsere Clerisey Vnd gaistlich Kaith belangt, demnach denselbigen Von alters hero die Jenige Wein, welche Ihnen Vnd Ihren habenden Geistlichen beneficien Jährliches gefalle frey eingangen seindt, darbey wir es auch nochmahls gnädiglich bewenden lassen.

„So ist iedoch darbey der missbrauch vnd Vnordtnung eingerissen, dass sie ihr aigen gewächs von erkaufften Vnd ererbten güttern, Ingleichem die Jenige Wein, welche sie in zimlicher Anzahl Kaufflich oder sonsten gegen aussgeborgter frücht Vnd gelt durchs Jahr vom Landt Volk an sich bringen ebenmässig frey einführen, solche Wein alss frey Geistlich beneficial guet ohne Vngelt Verzapffen, auch mit dem stückh oder vass widerumb verkauffen, Vnd weder Niderlag oder verkauffgelt entrichten, welches dann sowohl Zu schmehlerung Vnserer selbst zustehenden Renthen gefäll alss auch Verhinterung vnd Vernachtheilung Vnserer Bürgerschafft nahrung Vnd Vfnehmens geraichen Thut. Solle dero weege Vnsere Renthendiener, um fürbass die Jenige Wein welche Vnserer Clerisey von Ihren aigenthümblichen Ererbten oder erkaufften Weingartten erwachsen, oder sie an Statt Zahlung für aussgeliehen gelt Vnd

frücht bekommen, nit frey eingehen lassen, sondter die Jenigen dennen solch Wein Zustehen, Zu entrichtung schuldiges Niderlag vnd Verkauffgelts annemen Vnd anweisen, da sie auch dieselbige Wein Verschencken vnd verzapfen wolten, davon sollen sie gleich den Bürgern völlig Vngelt vf Vnserer Renthen endtrichten, Vnd dessen keiner endtlassen werdten, vnd da sich einer oder mehr dessen Verwaigerte Vnss der gelegenheit Jederzeit Vnderthänigst Vnd fürdterlichst berichten.

„Alss dan etliche geistliche so von Ihren geistlichen Beneficien nothwendtige Haussprovision Wein von weltlichen, Bürgern Vnd Ingesessenen in Vnserer Statt Maintz erkauffen, hernacher aber einsstheilss solche erkauffte provision Weine Vmb Nutzen Vnd vortheilss willen Wider umb verkauffen oder verzapffen. So sollen hinfürters die Jenige Geistlichen, welche von Ihren beneficien nit genuchsamme Wein einfallen haben, Vnd von Vnserer Bürgerschafft Vniversitets Personen, oder andteren Ingesessenen erkauffen, Vnd hernacher edtwass widerumb darvon verkauffen oder verzapffen wolten, solchen Wein gleich Vnserer Bürgerschafft verumlagen, auch Verkauffgelt darvon entrichten.

„Würdte aber Einer oder mehr von Ihren Geistlichen beneficien, Vicareyen vnd Altarien so viel Wein nit einfallen haben, alss er durchs Jahr zu seiner Haussbaltung bedürffte, Vnd dan einer oder der andter aigen gewächs, oder Vf Weingelt geliehen hette, demme oder denselben, solle vf Ihre anzaich, wass Vnd so Viel sie zu Ihrem Haussgebrauch durchs Jahr bedürfftig frey Passirt werdten, Verkauffte aber derselbe einer oder mehr Von solchen zur provision erkauffte selbst erwachsenen, oder auch schuldt angenommene Weine, wenig oder Viel, davon sollen sie Niderlach Vnd Verkauffgelt zu geben schuldtig sein.

„Vnd dieweil von alters herkommen, wann Wein zu failen Kauff anhero in Vnserer Statt Maintz, oder an Cranen gebracht wordten, Vnd ein Bürger oder frembter kaufft dass neben dem Kauff- und Verkaufgelt der Kauffer die schuldige Niderlag: der Schiffmann Vnd Verkaufer aber dass Schuldtige Vassgelt, welches vom fuder ohngefähr 18 pf. ertregt, vf Vnsere Renthen Loneckh erlegen müsen, hergegen der Verkauffer wass er Vberich behalten, Vnd nit verkauffen können, seiner gelegenheit wider abführen mögen, Vnd darvon kein Verkauffgelt, sondtern allein Vberschlag, Vnd Cranengeldt geben Vnd endtrichten dörffen;

„Alss lassen wir es bey demselben herkommen noch zur Zeith gnädiglich auch bewendten, allein, demnach ein Zeithero von edlichen Niderländtischen Vnd andteren Kauffleuthen der Vnzimliche Betrueg vnd Finantz fürgangen, dass sie mit den schiff: vnd Weinhandlern die practicken getroffen, Ihnen zu bestimter Zeit ein gewiese anzahl weinss anhero nacher Vnser Statt Maintz zu führen, darüber sie dan auch einen Eventual Marck vnd Kauff vff versuchen mit ihnen geschlossen, vnd wan also die Wein an Stade kommen: aussgeladen vnd versucht, vnd etwan Ihrer Zwen oder Drey ein schiff voll Wein vnder sich getheilt, alsdan vorgeben haben, der Wein seye alhir nit Kaufft:

sondter Zuuohr bestelt, vnd vf Ihr wagnuss vnd gefahr zugeführt wordten: Ainsstheilss derselben Niderländische Kauffleuth auch den Weinen vf Franckfurt, Oppenheim vnd Wormbss endtgegen gezogen, den Marckh beschlossen Jedoch alhir zu Maintz die Lieferung genommen, vnd also Vnss vnd Vnsere Renthen Loneckh vmb dass schuldtig Niderlag- Kauff vnd Verkauffgelt, wie auch die Weinstecher vmb dass vassgelt vervortheilt haben, So ordtnen vnd bevehlen wir hiemit gnädiglich, dass Vnsere Renthen Diener vnd Weinstecher, auch Cranen Maister vnd Cranen Knecht vff dergleichen Finantzische practicken, fleisige gute Vfsicht haben, auch bey den Würthen vnd Gasthaltern, da solche Niderländtische Weinhändler einzukehren Pflegen Vnuermerkt Kuntschafft ausslegen, wie es mit denselben zu gefürrtten Weinen eigentlich bewandt, ob dieselbe alberaith ehe vnd zuuohr sie alhir zu Maintz angelangt, richtig erkaufft vnd der Niderländische Weinhandler aigen seye, oder ob es noch vff denen Versuch stehe, vnd sie sich allererst endtlichen Kauffs mit einandter zuuereinbahren vnd zu vergleichen haben.

„Ebenmässig missbrauch vnd ohngebühr haben auch Vnsere Renthen Diener Neuerlicher Weil einraissen lassen, wan ein Bürger Weinhändler oder Factor Je zu Zeiten Zehen, Zwantzig, Dreysig, Virtzig, Fünfftzig, vnd mehr fuder Weinss zu Einem oder mehr mahlen im Jahr vf abentheuer, wie sie es nennen, nacher Bremen, Hamburg, Cöllen, vnd andtere mehr ortt Verschickt, dass sie denselben Wein, ohne einiges Kauff oder verkauffgelt, oder andtere schuldige gebühr frey ledig passirt, da doch der kleichen Weine nie keine wider zurückh gelangt, vnd also Vnss vnd Vnserem Ertzstifft die Schuldigkaith vorsetzlicher weiss entzogen wordten ist; deme zu vorkommen, Ordtnen setzen vnd befehlen wir hiemit ernstlich vnd wöllen; dass nun fürbass kein Factor, Weinhändler, Bürger oder andterer Ingesessener, wenig oder viel Wein auss Vnserer Statt Maintz an andtere ort, obgerüherter gestalt uf Abentheuer verschicken solle er habe dan vf vorgehende Besichtigung, eines geschwornen Weinstechers, das schuldtig Kauff vnd Verkauffgelt vf Vnserer Renthen Loneckh entrichtet, vnd darüber ein frey Zettel gelöst, wie dan ohne solchen Renthen Zettel weder die schröder schroden, oder die Pförttner den Wein auss der Statt passiren lassen sollen.

„Belangendt die Eichung des Wein Zubers sintemal von alters Herkommen dass derselb von einem Weinstecher allein nit, sondern mit gesambten Zuthuen geeichen wordten, so soll es darmit auch künfftiglich vmb mehrerer Richtigkaith willen also gehalten, vnd von Jedem Wein Zuber zu Eichen mehr nit alss Zehen Batzen von den Eicher vnd vom Baumaister, den Stab zubrennen Drey alb. genommen werden.

„Vnd dieweil Clag vorkombt dass die alhie in Vnserer Statt Maintz wohnende Juden mit Wein vnd Frücht, Vnserer Bürgerschaft zu sondterem nachtheiligen abbruch handtiren, So sollen Vnsere Renthdiener Ihnen nit Verstatten Wein oder Frucht mehr alss sie in Ihren Hausshaltungen durchs Jahr bedörffen zum Vorkauff einzuführen vnd zu uerhandtiren, es were

dan, dass sie dessen an zugelassenen billigen ohnwucherlichen schuldten annehmmen muessten.

„Anlangent, Maluasier, Muscateller, Rainfall Hispanisch, Corinther Wein vnd andere suess geträncкh, nach deme wohl sich befindet, dass dessen Suessen getrāncks ein Zeithero nit wenig durchs Jahr alhie zum zapffen aussgeschenckt vnd vertrieben: aber zumahl kein Acciss oder Vngelt vf vnserer Renthen Loneckh davon endtrichtet wordten. Alss sollen Vnsere Renthen Diener nun fürbass dass schuldtig Vngelt von der gleichen Suess getränck gepürlich erfordtern vnd an gehörigem orth verrechnen, auch den Factoren vnd andteren, welche mit solchem suessen getränck vmbzugehen, vnd es zu verzapffen Pflegen vermittelst deren Vns vnd Vnserem Ertzstifft gelaisten Pflichten vferlegen, Jederzeit vf vnserer Renthen Loneckh, was vnd wie viel Ihnen eingegangen anzuzaichen vnd ohne vorhergehende an Zaich vnd Erlaubnuss, wenig oder Viel nit auss zu schenken vnd verzapffen.

„Vnd dieweil dergleichen suess getränck sondterbahr eingepackt, vnd nit allwegen von den Pförttnern erkanndt werdten mag, so sollen Cranen Maister vnd Cranen Knecht, auch Kauffhauss Knecht vf Ire Aydt und Pflichten schuldtig vnd verbundten sein, so offt ein Peiff oder lägell Suess getränckh am Cranen oder im Kauffhauss anlangt aigentlich zu erkündtigen, wem es zu stehe, vnd solches vff Vnserer Renthen Loneckh zu berichten, damit man sich des Vngelts vnd Renthengebühr halben, darnach zu gehalten habe etc.“

Im Jahre 1674 erschien eine erneuerte Krahnen-Ordnung der kurfürstlichen Haupt- und Residenzstadt Mainz, in welcher es u. A. heisst, wie folgt:

„Nachdeme zur behöriger Uebung Unserer und Unsers Ertzstiffts Althergebrachten staffel-Gerechtigkeit in Unserer statt Mayntz vornehmlich auch daran gelegen, dass bey unserem Crahnen guthe Ordnung und Richtigkeit gebraucht und gehalten, folgens auch sowohl frembden Kauff- und schieffleuthen als eingesessenen Geistlichen und bürgeren in ihrem Gewerb undt Handlung alle Beförderung wiederfahren möge, so ist zwar von Unseren Lobseel. HErren Vorfahreren zu unseren Crahnen gewisse Ordnung gegeben worden; weilen aber dargegen allerhand Unordnung und Missbrauch eingeschlichen, haben Wir dieselbe abgestellt und die vormahlige Ordnung nach folgender Massen respective erneuert, bestättiget undt verbessert, und zwar solle

Erstlich Unser Crahnen Meister welche je zu Zeithen seyn wirdt, auff die Crahnen undt Crahnen Knecht, deren jeder Zeith Vier seyn undt einem jeden alle Quartal von unseren Crahnen-Meistern vor Kost und Belohnung Zehen Gulden gegeben werden sollen (worzu Wir einem jeden jetzo jährlich noch Vier Mltr. Korn zur addition zu gelegt) in fleissiger Obsicht und befelch haben und halten, damit die Knecht des Crahnens und der Crahnen-Arbeith zum fleissigsten abwarthen, unserm Crahnen-Meister in deme, wass er ihnen Unsertwegen Befehlen wirdt, getreulich nach Kommen, und durch ihren Unfleiss Niemand gehindert, sondern der Kauff- und schieffmann nach eusserster Möglichkeit befördert werden möge; als auch zum

Andern Verspühret worden, dass bei den Crahnen allerhand Unordnung und Aufenthalt der Kauff- undt schieffleuth dahero Verursacht worden, dass Unser Crahnen-Meister sich auff denen Crahnen nicht selbsten in Persohn zeitlich befunden, sondern der Crahnen Knechten ohnrichtigen, undt zu ihrem Vortheil gestellten Verzeichnussen deren Gütheren undt Waaren auch deren Berichten undt relationen geglaubet, so wollen und befehlen Wir hiermit, dass derselbe hinführo sich auff denen Crahnen täglich und zwar solang als die bediente auff der Rhent und im Kauffhauss seynd, und die Arbeith am Crahnen währet, fleissig finden lassen: alle aus- undt eingehobenen Güther selbsten auffzeichnen, darüber richtige Register halten, oder da Er hieran etwann Leibsschwachheit oder anderen erheblichen Ursachen halber verhindert werden sollte, jemand anderst Vertrautes, der die Gebühr in seinem Abwesen Verrichte, Substituiren, Keinesweegs aber denen Crahnen Knechten die Crahnen Gefäll Vertrauen, noch ohne Vorbewust oder Erlaubnuss der Rhent aus der statt in die Ferne Verreissen, oder sonst abwesend seyn würdte unterm wehrenden seinem Abwesen den Crahnenstempffel zur Rhent liefferen solle.

„3tens Sollen Unser Crahnen-Meister undt Knecht Von keinem Kauff- und schieffmann, über den ihnen bey Arbeithung der Weine gebührende Trunck, Einig Geschenck, Gelt oder Geltswerth ahnnehmen, und deswegen einen Vor

dem anderen beförderen, sondern demjenigen, der das erste Crahnen-Recht hat, helffen, und darnach andern der Ordnung nach auch beförderen lassen, und nach dem mahlen Vorkommen, dass mit der Cranenfläsch eine Uebermass gebraucht, und die Kauff- und schieffleuth dadurch nicht wenig beschwehrt werden, solle ins Künfftig dieselbe von keinem schieff welches unter 10 stück Wein geladen, gefordert werden, da aber ein schieff 10 stück oder darüber geladen hätte, alsdann solle die Crahnen-Flasch gefüllt, oder dargegen Zwei Guldten erlegt, und darin dem Kauff- oder schieff-Mann die Wahl gelassen werden.

„4tens Wäre es sach, dass ein schieffmann den anderen von seinem Crahnen Recht zu verbringen, sich unterstehen, undt auff Geheiss unseres Crahnen-Meisters darvon nicht abstehen würde, soll gemelter Unser Crahnen-Meister demselben das Seyl, wie von Alters her jeder Zeit bräuchlich gewesen, ablegen, und den schieffmann darzu um 10 Rthlr. straffen, welche straffen uns auch erlegen undt Verrechnen solle, undt Ehe und bevor solches geschehen, ihme nichts weder aus noch eingeladen werden solle: alsdann zum

„7ten ein Zeithero Unserer Crahnen-Ordnung zu wieder eingeschlichen dass offtermahls geraume Zeit, Vier Wochen lang und länger die Trückene Güther in die schopfen undt auffs Land gelegt, und darnach wieder eingeladen, dannoch aber das Crahnen-Geldt nicht mehr als 1mahl entrichtet worden, da doch dasselbe, so offt als der Crahnen gebraucht wird, billig sollte entrichtet werden, so sollen Crahnen-Meister und Crahnen Knecht hinführo, wann Güther an den Crahnen 4 Wochen oder länger gelegen es mit denen selben des Crahnen Geldts halber gehalten, gleich wie mit denen Gütheren, so aus der statt Kommen, nehml. die Cranen Gebühr zum anderen mahl erheben.

Die Crahnen Güther zum

„8ten belangend, solle darvon wie vor Alters, also auch forth das Crahnen Geldt gewöhnlich entrichtet werden:

Stück		Alb.	pf.
1	Gross Zuckerfass	6	6
1/2	ditto	3	3
1	Gantze Nagel thone	4	4
1/2	ditto	2	2
1	pfeiff öhl	2	2
1/2	ditto	2	2
1	Doppeltfass Von 8 & = 10 Cr.	4	2
1	Vitriol thonn	2	2
1	Völliger Sack Woll	4	4
1/2	ditto	2	2
1	Küste schweffel oder Sayffe	2	2
1	Zwetschgen fass	2	2
1	Corinthen fass	2	2
1	stärck fass	2	2
1	Roll stockfisch	2	2
1/2	ditto	1	1
1	fass Kupfer	3	—

etc. etc.

Wann

„12tens Ein Kauff- oder schieff-Mann des Nachts auf seine Gefahr will gearbeit haben, sollen auf sein begehren die Crahnen Knecht ihm treulich arbeithen, undt Vor schaden Verwarnen, dargegen aber ihnen neben der beKöstigung ein Rthlr. gegeben werden.

Weilen zum

15ten Unser Geistlichkeit sich beschwehret, dass sie mit dem Crahnen Gelt sowohl allhier, als im Rheingau zu hart gehalten würden, Verordnen wir hiermit, dass Ihnen von einem stück Wein mehr nicht als ein orthsgulten undt also von der ohm 1 albus angefordert und abgenommen werden solle.“

Aus einer gedruckten, den 13. März 1690 publicirten „Verneuerten Zoll-Ordnung, wie es fürohin mit denen Zöllen im ganzen Erzstifft Mayntz zu Wasser und Land gehalten werden solle", mögen folgende Stellen hier Platz finden. In diesem Zollgesetz heisst es:

„Nachdeme eine geraume Zeit hero mit sonderbahrer Missfälligkeit wahrgenommen worden, welcher Gestalten Unsers Ertz-Stiffts Mayntz, zu Wasser und Land habende Zoll-Regalia, theils durch Unserer Zöller unverantwortliche Negligenz und Connivenz, ja zu ihrer selbst gesuchten höchst straffbaren Eigennutzigkeiten in einen solchen unverantwortlichen Abgang gerathen, dass Wir solchen Schädlichkeiten, und nach und nach eingeschlichenen Misshandlungen zu steuren gnädigst bewogen worden; Solchem nach befehlen Wir allen und jeden Unsers Ertz-Stiffts Mayntz, Wasser-Lands-Gülden- auch Hecker- und Juden-Zollern, oder wie die Nahmen haben mögen, hiemit ernstlich und gnädig, dass sie Unserer hernach beschriebener Zoll-Ordnung künfftighin beständig nachleben sollen, so lieb ihnen ist Unsere Ungnad zu vermeiden.

„2. Weil in denen bissherigen Zoll-Rechnungen sich viele confusiones befinden, indem alles gegen Thal und Berg durcheinander geführet worden, solchen Vnordnungen aber abzuhelffen, ist hiemit Unsere ernstliche Mainung, dass die Wasser Zoll-Rechnungen zwar in einer Rechnung begriffen, aber unter denen Rubriquen gegen Thal und Berg eingerichtet, die Gülden Zoll-Rechnung aber gantz separirt solle geführt werden, Unsere Zollschreiber (Zöller) und Zoll-Bediente sollen auch von einem zu dem andern dato, mit Vor- und Zunahmen der Schiffleuth, auch des Orths, wo dieselbige her seynd, ihre Manualia ohnverletzt und deutlich halten.

„6. Haben Wir wahrgenommen, und biss dato noch missfällig und ungnädig erfahren müssen, dass Unsere Gülden-Zöller zu Wasser und Land nach ihrem eigenen Gefallen, und hochverbottenen Nutzen, Uns und Unserem Ertz-Stifft aber zur höchsten Präjuditz mit dem Gülden-Zoll (welcher unter andern Ertz-Stiffts-Regalien ein pretiosum ist) gehandelt, und ein jeder nach seiner aigenen disposition 15, 16, 17, 18, 19, ja mehr Eymer Wein für ein Zoll-Fuder passiren zu lassen, sich unterstanden haben, den hierdurch aber Unserm Ertz-Stifft zugefügten Schaden Uns specialiter wollen vorbehalten haben. Damit aber dergleichen Misshandlungen und Practiquen möge abgeholffen werden; Als ist hierüber Unser ernstlicher Befelch, dass künfftig hier, und biss auff fernere Verordnung ein mehrers nicht dann 14 Eymer Wein, und zwar dieses allein in favorem Commercii für ein Zoll-Fuder sollen passirt werden, bey zwantzig Reichsthaler Straff, und Ersetzung des betrüglich hinderbliebenen Zolls.

„8. Nachdeme die Erfahrung gibt, dass durch einige Wein-Händler die von Unseren geschworenen Eicheren auff die Fass auffgeschnittene Eich in

fraudem verringert, und verändert werden; Als haben Unsere samptliche Wasser- und Landzöller hierinn fleissige und genawe Achtung zu geben, und die Grösse der Fässer gegen der aufgeschnittenen Eich zu observiren, und da sie einig dubium der veränderten Eich finden sollten, sollen sie alsobalden unpartheyische Büttner und Visirer beruffen, und die Fässer accuratè auff dess Wein-Händlers Unkosten, und Uns vorbehaltener Straff, oder Confiscirung des Weins auffnehmen lassen, auch hierüber fördersambst unterthänigsten Bericht erstatten.

„9. Weilen auch einige Kauffleuth und Krämer gegen abgehandelte Wahren zu Zeiten, und sonderlich im Herbst den Most einziehen, und in frembde Herrschaft einkelleren, hingegen die abgelöste Zeichen einem anderen Handelsmann gegen ein geringes Geldt, oder gar umb nichts überlassen, dieser hingegen seine eigene, oder in frembder Herrschaft erkauffte Wein, als ob er sie in Unserm Ertz-Stifft erkaufft hätte, wo die Güldenzeichen abgelöst seynd, an Unsere Wasser- und Landzöllen mit solchen falschen Zeichen zu belegen, und Uns umb den Zoll zu betriegen gedenket; Als sollen künfftig hin, die einmahl abgelöste Güldenzeichen länger nit, dann 14 Tag gültig seyn, es seye dann, dass eine erhebliche Ursach, als überwintert, oder wegen Kriegs-Gefahr verhindert zu seyn, vorhanden wäre, und haben Unsere Zöller desswegen solche Güldenzeichen fleissig zu recognosciren, sonderlich wann der Ablöser dess Güldenzeichens den Wein nicht selbst abführet, die auff solche Weis erfundene Betrieglichkeiten sollen alsobald mit gerechter Confiscirung des Weins abgestraffet werden.

„10. Hierüber nun befehlen Wir ernstlich und gnädigst, dass der in Unserm Ertz-Stifft einmahl eingekellerte Wein, ob derselbe einmahl schon vergüldenzollt worden, und eine Zeitlang wieder verkaufft wird, bei solchem abermahligen Verkauff wieder solle vergüldenzollt werden, dess Orts Guldenzöller, allwo einiger Wein pflegt von andern Orten beygeführt, eingekellert zu werden, solle gute Obsicht haben, und die Zeichen des eingekellerten Weins abfordern, und in Gegenwart des Handelsmanns cassiren.

„11. Müssen Wir mit sonderbahrer Befrembdung vernehmen, dass Unsere in der Mitten, und zwischen denen Orth-Zöllen sitzende Zöller nur blösslich auff den, auff der ersten Zoll-Statt abgegebenen Zedel verzollen, die Schiff ohne Visitirung und Anfahren, umb ein geringes mitbringendes Schmirale, vorbey gehen lassen, hierdurch aber dasjenige, welches unterwegs zugeladen worden, Uns zum Schaden ohnverzollt durchpracticirt wird, und werden Unsere Zoll-Jurisdictionalien auf solche Weis liederlich observiret. Weilen Wir nun dergleichen Inconvenientien ferner nicht mehr gestatten können; Als wird hiemit allen und jeden Zölleren Unsers Ertz-Stiffts, ernstlich und Gnädigst, auch bei 20 Reichthaler unnachlässiger Straff befohlen, dass sie künfftig alle und jede Schiff, sie mögen auch geladen haben, was sie immer wollen, an Unsern ihnen Gnädigst anvertrauten Zoll-Stätten anfahren lassen, und auf das genaueste visitiren sollen, ob der erste Zöller alles auff-

genommen, und recht verzollt habe, und was derselbe unverantwortlich nicht verzollet, nach- zu zollen, solche befundene Nachzollung aber, zu Ende in seiner Quartal-Rechnung unter einer absonderlicher Rubriquen verrechnen, des ersten Zöllers aber begangene Betrieglichkeit zu Uns vorbehaltener gebührender Bestraffung unterthänigst berichten, dasjenige aber, was unterwegs geladen, des Schiffmanns habenden Zettel getreulich einschreiben, hingegen was aussgeladen, abschreiben.

„15. Was die Verzollung der Güter belangen thut, solche ist fast in einen gäntzlichen Abgang gerathen, zumahlen weder deren Quantität noch Qualität im wenigsten nicht attendirt worden, den Sammet, Seiden, Confecturen, Zukker, Gewürtz, gülden, silbern und seidene Spitzen, oder dergleichen Pretiosen, auff keine andere Manier, als wüllenes, leines und flächsenes, und wie die gemeine Krämer-Wahr, Stiebigt für Stiebigt, verzollt worden. Wann nun hierdurch Uns und Unserem Ertz-Stifft ein abermahliger unverantwortlicher Schade, durch Unserer Zeller höchst-straffbare Negligentz, und deren vertiefite Eigennützigkeit, angewachsen ist, Uns aber obliegen will, dergleichen praejudicia zeitlich zu remidiren; Als wird Unsern sämptlichen Zollschreibern und Zöllern, sonderlich aber denen Ort-Zöllern, als den zu Lohr und Prodtselten gegen Thal, den zu Steinheim aber gegen Berg, so viel den Mayn betrifft, den zu Lohnstein und Gernsheim aber, auch Mayntz am Rhein, mit allem Ernst Gnädigst befohlen, dass sie selbst in eigener Person, und nicht durch ihre Jungen, wie bisshero geschehen, alle Güter, sie mögen auch Nahmen haben, wie sie wollen, specificè separiren, und jedes Unsern Zoll-Rollen nach, strictissime verzollen sollen, und nicht nur liederlich überhaupt, umb ein geringes Schmirale auffnehmen, und verzollen, mit welchem sie ihres Ampts vergessen, und Uns einen unverantwortlichen Schaden zufügen, hierbey werden die in der Mitten sitzende Zöller, ihrer Verhaltung halber, abermahlen wie oben Art. 11 ernstlich erinnert.

„16. Eine gleiche liederliche Bewandtnus, hat sich bisshero mit Verzollung der Floss-Wahren ereignet, in dem die Boden für Rich, und die Rich für Boden verzollt worden, wollen geschweigen, dass die grosse Quantitäten an Brettern und Uberlast im geringsten attendiret worden: Wollen derowegen Gnädigst haben, dass künfftig Unsere Zöller bey denen Floss-Wahren, die Böden von den Richen, und die Rich von denen Bödemen, wegen ungleicher Verzollung, separiren sollen, wie nicht weniger die Flöss genau visitiren und auffnehmen, sonderlich aber die in dem Wasser eingeflochtene Rich suchen, ordentlich der Schreib-Tafel, hernach dem Manual eintragen, und das befundene verzollen: Den Uberlast auff denen Richen und Böden betreffend, wollen Wir, wie recht und billich ist, auch die benachbarten Herrschaften hierin ihr Interesse also beobachten, dass derselbe Uberlast zu Richen geschlagen, und der Zoll-Rolle nach solle verzollt werden, v. g. ein Rich im Wasser ist 8 Bretter hoch, sieben breit, vier lang: Ist nun die Uberlast auff einem Rich oder Boden, acht Bretter hoch, so muss ein

Rich für ein Uberlast gerechnet werden, ist aber der Uberlast auf einem Boden oder Rich 16 Bretter hoch, so müssen 2 Rich zu Uberlast gemacht, und also gradatim verfahren werden. So wollen Wir auch keineswegs, dass die Stümmel, wie bisshero geschehen, ohnverzollt sollen passiren, hingegen müssen Unsere Zöller, wann der Uberlast auff den Böden zu Richen gemacht wird, observiren, dass solche Böden vor läre Böden sollen verzollt werden.

„17. Gleich wie zu Wasser bisshero Unsere Zoll-Regalia liederlich observirt worden, also ohnverantwortlich verfahren noch bis dato Unsere Landzöller, in deme dieselbe eigenmächtig sich unterstehen dörffen, den fünfften Theil, und noch darüber, Uns gebührenden Zoll-Gelds, denen Fuhrleuten nicht allein nachzulassen, sondern auch nur der blösslichen Anzeigung des Fuhrmanns nach verzollen: Wann Wir nun solche Nachlassung und schädliche Verzollung der Landzöller, ferner nicht nachsehen wollen, noch können; Als befehlen Wir denenselben bey hoher Straff, und amovirung ihrer Diensten, dass sie fürterhin, in Ansehung Wir grosse Unkosten auff die Geleitsführungen, und die Land-Strassen in Sicherheit zu halten, auffwenden müssen, in dem geringsten nicht nachlassen, sondern strictè verzollen. Wollen auch

„18. Dass diejenige Vieh-Händler, sobald sie mit ihrem Vieh Unser zollbares Territorium betretten, von allem ihrem Vieh, welches sie bey ihnen haben, sie mögen viel oder wenig an des Orts Zollstadt verkauffen, oder nicht, den schuldigen Zoll ohne einige Nachsehung erlegen sollen; und sollen Unsere Zöller, wie bisshero geschehen, das verkauffte Vieh ohnverzollt nicht mehr passiren lassen, bey Vermeidung hoher Ungnad, und unnachlässiger Straff. Ebener gestalt wollen Wir, dass Unsere Schutzverwandte Juden dasjenige Viehe, welches sie in dem Ampt und Ort, wo sie Schutz haben, verkauffen, verzollen, ohne einigen Unterschied und Widerrede.

„19. Nicht weniger ist der Hecker-zoll, welcher gleichwohlen ein nahmhafftes tragen kann, in diesem observirt worden, da nur nach der Zöller inclination, und also gar ungleich, und mancher damit gar verschohnt worden.

„20. Vernehmen Wir die liederliche Beobachtung des Juden-zolls mit Verwunderung, in deme hierinnen das Privat-Interesse der Zöller überrauss starck versiret, und mancher Zöller sich umb etwan eines geringen Nutzens willen, von denen Juden sich so weit corrumpiren lässet, dass dardurch Unst dem Land-Herrn, zehenmal mehr abgehet, als Uns gebühret hätte: Erinneren demnach alle und jede Unsere Zöller hiemit ernstlich, bey ihren Pflichten dafern sich einer oder der ander in Nachsehung des Juden-Zolls sollte finden lassen, derselbe einer exemplarischen Straff gewärtig seyn solle. Weilen auch Unsere Wasser-Zöller vor die zu Wasser auff- und abreysende Juden keine Zeichen abgeben, und dardurch sich des Betrugs gantz verdächtig machen, auch die zu Zeiten mit-führende pretiose Wahren ohnverzollt durchpracticirt werden; Als wollen Wir ernstlich solche Partiten hiermit abgeschafft haben: Und sollen diese Zöller, so viel Zeichen sie in dem Quartal vonnöthen haben, von Unserer Cammer zeitlich gegen Schein abfordern, und jedesmahl

gegen Erlegung des Zolls, dem Juden ein Zeichen geben, welches Zeichen aber mit dem dato des Monats muss beschrieben, und an der letzten Zollstatt abgenommen, damit dergleichen Zeichen nicht mehr von den Juden mögen gebraucht werden.

„22. Damit Wir nun dermahlen Unsere Gnädigste Intention erreichen, und denjenigen Zoll, welcher Uns von allen und jeden Handelschafften, Kauffmanns-Gütern und Wahren gebühret, richtig überkommen und erhalten, auch die Handels-Leute, Schiff-Leute und Jedermänniglich, vor Schaden und Unglück seyn mögen; Als befehlen Wir hiermit ernstlich und Gnädigst, allen Unsern Zöllern zu Wasser und Land, dass so balden ein Schiffmann oder Handelsmann Unsere Zoll-Statt betrettet, derselbe schuldig und verbunden seyn solle, alles dasjenige, was er in seinen Schiffen, Schelchen, Böden und Flössen, in oder ober dem Wasser führet, es seye auch was es immer wölle, oder diesem oder jenem zugehöre, getreulich Unsern Zöllern anzuzeigen, bey Straff der Confiscation des hinderhaltenen und nicht angezeigten Guts. Nach solcher geschehener Anzeig, sollen Unsere Zöller, mit Zuziehung Unserer Nachgänger, die Schiff, Schelch, Böden und Flöss, genau und fleissig visitiren, Stück für Stück auffschreiben, und mit des Schiffmanns Anzeigung collationiren; so nun beydes concordirt, solle der Schiffmann von dem Zöller mit Bescheidenheit und Unseren Zoll-Rollen nach, nachdem, wie vorgemeldt die Güter separirt seynd, abfertigen: Da hingegen der Schiff- oder Handelsmann mit beflissener Betrüglichkeit umbgangen wäre, sollen Unsere Zöller das verschwiegene Gut alsobald confisciren, und durch unpartheyische Verpittschirung in Verwahr nehmen, biss und so lang Uns die behörige Satisfaction beschehen. Da auch einer oder der andere sich dieser Unserer gerechten Verordnung opponiren, und halsstarrig erweisen solte, haben Unsere Zöller denselben Opponenten zu der Gebühr zu bringen, Unsere Ober- und Unter-Beampte zu Hülff zu nehmen, welche dann Unsere Gnädigste Intention zu exequiren, hiemit ernstlich befelcht werden. Wie nicht weniger ist eben diese Unsere Meynung, mit Verzollung der Früchten, dass, sofern der Schiffmann oder Handelsmann die auff-habende Quantität der Früchten nicht anzeiget, Unsere Zöller alsobald auff des Schiff- oder Handelsmanns Unkosten, Unserm Mayntzischen Malter nach, die Früchten durch Geschwohrne Messer umbstürtzen, und von denen Früchten den Uns gebührenden Zoll erheben, die opposition des Schiffmanns aber Unserer Cammer, zu gebührender Bestraffung, und unterthänigst berichten.

„23. Unsern Cranen-Meistern an dem Rhein-Strom, wird auch bey ihren bereits geleisteten Pflichten befohlen, dass sie bey Verlust ihrer Diensten und exemplarischer Straff, alle einladende Güter, ohne Unterscheid, auff das genaueste specificiren, und dergestalt Unseren Zoll-Schreibern zu Lohnstein ohne einigen Anstand zuschicken, damit dieselbe solche Vergleichnus und Notification ehender, als das Schiff hinab kommen, haben mögen; so an allen andern Orten, da es practicabel, also geschehen solle.“

Es sind nun gerade hundert Jahre, seitdem der Kurfürst Johann Friedrich Carl zur „geschwinderen Fortbringung der Güter auf dem edlen Rheinstrom“ und zur Abhülfe der Beschwerden der Kaufmannschaft eine verschärfte Ordnung über die Strasburger Fahrt erliess, in welcher sich die kurmainzischen und kurpfälzischen Schiffer theilen sollten. In der älteren Ordnung vom 31. März 1749 war bestimmt, dass die im Mainzer Hafen in Ladung liegenden Schiffer zu Berg abfahren sollten, wenn sie 2000 Centner Güter eingeladen hätten. Es war ihnen ferner zur Pflicht gemacht, „zu sothaner Ladung proportionirte und zur Strassburger Fahrt bequemere Gattung (von Schiffen) sich an-, die bis anhero aber vielfältig gebrauchte grössere ungeheuere Schiffe nach und nach abzuschaffen.“

Da aber durch die „beibehaltenen ungeheuren grossen Schiffe und die darinnen angemasste Ladung über die erlaubte Centnerzahl leider mehr als zuviel veroffenbaret, dass die mehresten Güter theils zu Land, theils sonstenhin, sowohl zur Schmälerung der Schifffahrt selbsten, als hauptsächlich zum offenbaren Schaden der damit betroffenen rheinischen Zollherrschaften, einige zeithero verführet werden“, so wurde die frühere Verordnung erneuert und verschärft. Aus dieser Verordnung mögen die folgenden Stellen hier Platz finden:

„Damit hauptsächlich abseiten deren Schiffleuten nicht mehr so eigenwillig verfaren und inskünftig die Fahrt desto mehr beschleuniget werden möge, so solle einem an hiesigem Rheinufer ladenden der Strassburger Fahrt incorporirten Schiffmann länger nicht als drey Wochen mit der Einladung zuzubringen erlaubet seyn, also, dass wann derselbe auch in solcher Zeit eine geringere Centner Zahl bekommen würde, dieser gleichwohlen darmit nach Verfliessung der erlaubten Zeit alsbalden fortfahren und alsdann der in der Ordnung folgende Schiffmann wiederum einladen solle, und so ferner die in weniger Zeit als 3 Wochen verordnete 2000 Centner erhalten, so solle er gleichfalls ohne weiteres zu warten, gleich abländen und seine Fahrt beschleunigen.“

In der Voraussetzung, dass der Schiffer diesen und andern Vorschriften nachkomme, wurden „sämmtliche Handelsleute bey ihren Pflichten erinnert, dass sie mit Anweissung deren nach Strassburg in das Elsass und die Schweitz bestimmten Güter nicht länger an sich halten, mithin nicht zugeben, sondern wohl Achtung haben sollen, dass durch ihre Bedienten unter allerhand Neben-Absichten bey sothaner Güter Ladung einige Verzögerung oder Begünstigung gegen diesen oder jenen Schiffmann geschehen und hierdurch die Einladung und regulirte Zentner-Zahl verzögert werden möge, gestalten man bey ein so anderm Befund und auf die insgeheim diesfalls von Obrigkeits wegen zu bestellende Aufsicht nicht allein den Handelsmann selbsten, sondern auch dessen Bedienten um damehr empfindlich bestrafen wird, als solches eigenwillige

Beginnen zum Aufenthalt deren übrigen bereits eingeladenen Kaufmannsgütern gereichet."

„Damit man nun schliesslich und destomehr versichert seyn könne, dass die Schiffleuthe weder am Kranen oder unterwegens biss Strassburg, mithin mehr als obige 2000 hiesige Centner einladen, mithin desto ohnaussetzlicher fügen mögen, so solle alle Fracht deren Gütern, welche sie über die 2000 hiesige Centner zur Ungebühr eingeladen, jedesmahl confiscirt und dem Kurmaynzischen Aerario verfallen seyn, als wornach sich ein jeder nach Strassburg dahin ladender Schiffmann gebührend zu achten hat, und von selbsten vor Schaden zu hüten wissen wird."

Die meisten Leser kennen das jus stapulæ in seiner vollen Blüthe nur noch vom Hörensagen. Alle den Rhein hinauf- oder hinabfahrenden Schiffer mussten in den Häfen von Cöln und Mainz, und früher auch zu Strasburg, Speyer und Dortrecht, anlanden, ihre Ladung in andere, ober- und unterrheinische Schiffe umladen, „überschlagen", verzollen und ihre Waare zu Gunsten der stapelstädtischen Consumenten während dreier Tage feilbieten. Während der ersten beiden Markttage durfte der Handelstand diese feilgebotenen Waaren und Consumptibilien nicht kaufen, sondern musste das Vorkaufsrecht der Bevölkerung beobachten. Erst am dritten Tage war es dem Kaufmann gestattet, die unverkauft gebliebenen Marktrechtsgüter käuflich an sich zu bringen, — eine Bestimmung, welche zu vielen Umgehungen des Gesetzes und Streitigkeiten Anlass gab.

Die Länge des über hundert Meilen langen Rheinstromes und der ewige Wechsel seines Fahrwassers machten, nach der allgemein herrschenden Ansicht, auf den verschiedenen Stromstrecken Schiffe von verschiedener Tragfähigkeit nothwendig. Auch galt es kaum für möglich, dass ein und derselbe Schiffer oder Steuermann sich mit allen Verhältnissen des Bettes, mit seinen Sandbänken, Felsen und Untiefen von Basel bis Nymwegen vertraut machen und die Verantwortlichkeit für Schiff und Ladung auf der ganzen Stromlänge übernehmen könnte. Schifffahrt und Handel wählten daher schon früh einige Hauptstationen, an denen bald diejenigen Einrichtungen getroffen wurden, welche zum Ein- und Ausläden, zum Unterbringen und Vertrieb der Waaren dienen. Dort liessen sich die Schifffahrtverständigen, die Händler und Kaufleute vorzüglich gern nieder. Um die Zeit des zur Sicherheit des Handels gestifteten rheinischen Städtebundes wurden an solchen Stationen Schifferzünfte gebildet, welche sich in dem Verkehr zu Wasser theilten und viel dazu beitrugen, dass Cöln für die Fahrt von Holland und Mainz für die obere und mittlere Rheinfahrt Hauptstationen blieben.

Das Stapelrecht der Stadt Mainz bestand lange bevor Maximilian I. zu Worms am 14. Juli 1495 es dem Erzbischof und Kurfürsten Bertoldo in seinem ganzen Umfange bestätigte. Die zollvereinten Kurfürsten und besonders Kurcöln griffen zwar das Mainzer Stapelrecht an. Schon 1428 war von ihnen bestimmt worden, „dass der Rheinstrom dem Kaufmann und männiglich sicher und freigelassen, gehalten, geschützet und geschirmt, dazu auch mit newer Aufhaltung nicht beschwert oder übersetzet werden solle, als das von dero Vorfahren oder Voraltern mit löblichem Gebrauch hergebracht worden, sondern dass alle und jede Kaufleute, Schifferleute, Kaufmannschaft und Gut auf gewöhnliche Zölle, auch männiglich die den Rheinstrom oder Leinpfad gebrauchen, auf- oder abfahren oder wandeln, sicher fahren, fliessen, hin und wieder ungehindert wandeln sollten."

Aber das Mainzer Stapelrecht erhielt dennoch die kaiserliche Sanction,

die Anerkennung im ganzen deutschen Reich als ein Regale, das in den Wahlcapitulationen sammt allen übrigen den Kurfürsten und Ständen gewährten Privilegien und Rechten jedesmal besonders erneuert und bestätigt ward. Die Reichsgerichte hielten es aufrecht; in den Friedensschlüssen zu Ryswick, Rastadt und Baden, in den Verträgen mit Strasburg (1681), mit Kurpfalz (1749) und Frankreich (1751) ward es gewährleistet.

Vom Umladen und Markthalten befreit war das s. g. Fürstengut, Alles was zur Hofhaltung gehörte, Kriegsmunition, die Güter des hohen Adels und der Geistlichkeit.

Die alten Städte Nürnberg und Bamberg schickten alle Jahre um die Herbstmesszeit, bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, eine Deputation gen Frankfurt und Mainz, um zum Dank für die genossene Freiheit vom Pfundzoll und zur Erneuerung dieses Vorzugs das übliche Geschenk, einen hölzernen Becher voll Pfeffers, darauf ein Paar wildlederne Handschuhe und einen alten Räderalbus, feierlichst zu überreichen und den Zöllern einen Schmauss zu geben.

In einer aus dem Jahre 1757 stammenden getreuen Schilderung wird dieses Schauspiel folgendermassen beschrieben:

„Alldieweilen Wir auch den Pfund Zoll in unserem Kauffhauss in unserer statt Mayntz von Alters hergebracht, und derselbe jeder Zeith von einem jeden geben und genommen, undt Niemanden darvon als neben hiessigen unserer Bürgerschafft die alte statt Bamberg und Nürnberg ausgenommen, also soll auch noch ausser denselben stätten Niemand erlassen werden, und gebühret sich von Alters her von jedem Gulten Werth aller Verkauff- und hier gelieﬀerte Waaren Pfund-Zoll zu entrichten Ein Creutzer, und hat Bamberg und Nürnberg ihrer Freyheit halben alle Frankfurther Herbst-Mess Unsere Rhenten und Kaufſhauss mit Geschänck wie vor alters zu verehren. Hiernach sind Bamberg und Nürnberg ihre Privilegia zu unterhalten nicht säumig, sondern haben dieselben vielmehr biss anhero in alle Weeg strictè observiret, zu dem Ende sie den Tag vor oder nemblichen Festtag Mariæ Geburth in Mayntz anlangen, undt alsbald denen Rhent- und Kauffhauss Meisteren, wie weniger nicht dem Kauffhauss Waag Meister ihre Ankunfft mit freundlicher Salutation durch ihren bedienten notificiren lassen. Anderen Tags, Morgens wann Rhent- undt Kauffhauss offen, lassen dieselbe sich weither vernehmen, ob ein jedes Corpus beysammen, umb den vorhabenden Actum zu vollbringen, welcher sich dann ordinaire zwischen 8 und 9 uhr ergiebet. Demnach rangiren sie sich, und im Ausgang von ihrem Gasthauss haben sie ihre zwei Posaunen Blasser in blauen Mäntelen mit deren stätt Messingen Wappen behenkt, und das Notenbüchlein in der Hand haltend, blassend über die strass, vorzüglich ins kurfürstl. Kauffhauss vor sich hergehen, und zwar Deputatus der alten statt Bamberg Herr Franz Heinrich Heim Raths Verwanthe, so den Becher mit dem Geschänck, sodann den Deputatum der freyen Reichsstadt Nürnberg auf seiner rechten, ihren Hiessigen Gastwirth auf der linken seith als Testes alle drey aber in rothen tüchenen Mäntelen. Wann nun gedachter Deputatus

mit beyden Zeügen in die kurfürstl. Kauffhauss Cammer mit besonderer Ehrerbiethsambkeith eingetretten, und sämbtliche Salutiret, alsdann Thuet Er seine Anred folgsamb:

„HochEdelgebohren, Wohlweisse, insonders grossgünstig Hochgeehrteste Herren. Nachdeme die alte statt Bamberg nicht ermanglen wollen ihre alte Privilegia und Freyheiten, welche sie von undenklichen Zeithen dahier jeder Zeith als ein Special-gratiale bey zu behalten beflissentlich beobachtet, daher Ew. HochEdelgebohren Wohlweisse insonders grossgünstig, Hochgeehrteste Herren Nahmens der alten statt Bamberg dem Herkommen gemäss das gewöhnliche Præsent als Bevollmächtigter geziemend mit dem Vertrauen überreichen wollen, dass Sie die uhralte Verträg undt Zollfreyheit der alten statt Bamberg dahier fernerhin zu unterhalten nicht abgeneigt seyn werden, wogegen ein Hochlöbl. Magistrat mehr gedachter alten statt Bamberg zu bezeigung ihrer hegenden Devotion in andern Dienstgefälligkeiten sich bereitwillig entbiethet. Soforth behändiget Er Deputatus das Præsent dem ältesten dermahligen Kauffhaussmeister Nicolao Vogt und dieser in Antworth darauff ertheilet: Auff Eur. HochEdelgebohren gethanes Ansuchen Namens der alten statt Bamberg in Betreff der Freyheit des sonst üblichen Pfundtzolls thun sothane Freyheit gedachten Pfundtzolls wiederumb Nahmens Unseres gnädigsten Ertzbischoff, Kurfürsten und Herrn Herrn auff ein Jahr lang prolongiren, und Kauffhausswaag-Meister auff die streich schrifftlich bestättigen. Folglich nimbt Er Waagmeister die streich, und schreibet darauff: prolongirt den 9ten 7bris 1757, und leget gemelte streich hinwieder auff den Becher mit Pfeffer angefüllt, welchen sie nachdem sie sich beurlaubet wieder zu sich nehmen und den Zug in ihr quartier, wie herein zurücknehmen. Nach einem geringen Auffenthalt aber, nemblicher Deputatus der alten statt Bamberg in gleicher Form und nemblichen Præsent auff Rhenten Lohneckh ziehet. Wie nun dessen Anred alldorth, wird Herr Hoff Cammerrath und Rhentmeisters Bericht den Verlauff darthuen; Wormit dieser Actus vollbracht. Solchemnach stellet sich Deputatus der freyen Reichssstatt Nürnberg Hr. Johann Christoph Krauser Cantzley Secretarie in eben die Positur wie ersterer, und hat Deputatum der alten statt Bamberg auff seiner rechten, und den Gastwirth auff seiner linken seithen als Testes mit Vorhergehenden obbemelten blasenden Posaunen auff dem in der Hand habenden höltzenen gleichfalls mit Pfeffer angefüllten Becher aber anstatt der oberwehnten fruchtstreich Eine höltzene Packnadel und darüber die altvätterische lederne Handschuhe liegen, nimbt also auch seinen Zug erstlich nach dem kurfürstl. Kauffhauss folgsamb Er darin præter propter seine Complimenten und Anred wie ersterer vollführet, und darauff gleiche Antworth von dem ältesten Hauss-Meister erhellt, sofort über den geneigten Willen bedankend, und sich beurlaubend und Empfehlend, gehet also in sein Quartier, undt von daraus nehmen sie schliesslichen ihren Gang zur Rhent auff Lohneckh, woselbsten sie beide Becher mit dem Præsent stehen lassen, und Hr. Rhentmeister einen davon vor sich, den anderen aber

ins Kauffhauss mit Pfeffer angefüllt, darauff die Packnadel, ein paar alt-modische Handschuhe und ein sogenannter Röder albus; womit dieser Actus seine Endtschafft erreichet. Gleichwie aber sie vor diesem ein Gastmahl angestellet, und sowohl Rhent- und Haussmeister sambt Rhenten Officianten Kostbahr bewirthet, so ist solches dennoch von langen Jahren abgeändert, und Zahlen beyde stätt der Mahlzeit ohngefähr seit A° 1704 32 Rhlr. 75 Kr., welche von Rhentmeister biss zu jetzigen Zeithen nach Willkühr höchst Nachtheilig deren Kauffhauss-Meisteren undt bedienten repartiret, indem denenselben von obigen 32 Rthlr. 75 Kr. nicht mehr als 10 Rthlr. 15 Kr. gereichet, cum protestatione aber angenohmen wird."

Der Streit wegen Vertheilung dieser Geschenke dauerte mehrere Jahrzehnte hindurch.

Zur Aufrechthaltung des Stapelrechts und der Beamtendisciplin mussten die alten Ordnungen häufig wieder eingeschärft und verbessert werden. Eine solche verschärfte und verbesserte Kaufhausordnung erschien im Jahre 1759. In ihr heisst es u. A.:

„Demnach einige Zeithero wahrgenommen worden, wiesehr Vnsere Cameral-Gefälle durch die von verschiedenen schieffleuthen getriebene Unterschleife, deren bekannten und herkommlichen Gebühren bisshero Ver-Kürtzet worden, so haben Uns Veranlasst gesehen, Zu steurung sothanen höchst sträfflichen beginnen die Von Unserem Herrn Chur Vorfahrern Lothar Friederich P. M. im Jahr 1674 emanirte Kauffhauss-Ordnung des Endes zu erneueren, und sogleich Unsere Officianten zur Ordnungsmässig fleissigen Aufsicht folgender Gestalten anzuweissen. Es hat solchemnach

1mo dabey sein ohnabänderliches bewenden, dass die Ueberschlägere, undt Wärthere nach ihren auffhabenden Pflichten zu sorgen hätten damit an Unserer stappel-statt, weder Von Unten herauff, noch von Obenherab, auff einem Boden, undt ohne Umbschlag undt Niederlag etwas passiret werde, undt dahero sollen sie auff alle schieff gehen, welche zu berg undt Thal mit Ladung ankommen, wess Endes dann der schieffmann, sobaldt er ankommet, bey ihnen sich zu melden, auch Zugleich seinen Frachtbrieff in dem Kauffhauss Vorzuzeigen, somit auch seinerseiths zu eigener Befürderung das Erforderliche beyzutragen hätte, und wann auch schon

„2do Ein schieffmann bey Ihnen angebete, als ob er nichts geladen, so sollen die Ueberschlägere dannoch nicht ehenter einen Ueberschlags Zettel ausfertigen, alss biss daran sie selbsten in dem schieff nachgesehen haben, Wovon dann

„3tio Auch nicht diejenige Mess-schieff ausgenommen, welchen Zu Frankfurther Mess Zeit den Mayn hinauff zu passiren erlaubt, sondern gleichfalls bey ihrer Ankunfft zu visitiren seynd.

„5to Die Ueberschlags Zettel worauff Wein, Branden Wein, Essig oder anderes Nassguth notiret, werden auff der Rhent-Lohneckh, und das trokkene Guth in dem Kauffhauss eingeschrieben, und nach entrichteter Gebühr getämpffelt, undt Von dem, der das Gelt Einnimbt, contra Signirt Zurück gebracht.

„6to Unsere Ueberschlägere sollen zur Beförderung deren schieffleuthen ehenter auff ihrer gewöhnlichen stuben sich einfinden, als die Rhent undt Kauffhauss offen seynd, und nicht ehenter Verschliessen, biss gedachte beede stellen geendiget, hernach aber abwechsels-Weiss an denen Crahnen und dem Rhein-Ufer invigiliren, ob nicht mit Floossen, schieffen, Reiffen oder Daubholtz Ornungswiedrige Vorfäll sich ereignen mögten, als wovon sie nach gleich zuthuender heimblichen Anzeig undt erfolgenden Herrschaftlichen Bestraffung den dritten Theil für sich bekommen werden.

„7timo So offt die Ueberschlägere auff ein Flooss oder schieff Zur Besichtigung sich zu begeben haben, sollen sie zur benachrichtigung deren immittelst sich meldenden schieffleuthen auff ein aushangende Taffel notiren, wo sie anzutreffen.

„9no Nebst deme, dass bekanntlich die genaue Auffsicht wegen denen ankommend- und abgehenden Gütheren am Crahnen und Lagerhauss durch besondere Churfürstl. Verordnungen gewissen stellen auffgetragen worden, auch der Unter-Käuffer Vermög Kauffhaussordnung angewiesen ist zugleich mit denen Ueberschlageren Auff die Ausladung undt den Ueberschlag Achtung zu haben, undt sich zu erkundigen Ob die schieffleuthe Keine feylbahre Waaren bey sich hätten, so haben zugleich die Ueberschläger ihre hergebrächte schuldigkeit bey zu behalten, und mit zu sorgen, damit ohne Vorwissen der Rhent- und Kauffhauss Von anderen nichts Verkauffet, heimblich Ein- und ausgeladen, über Land gesetzet oder sonsten Verschlagen werde, wie sie dann besonders auff die zu berg und thal ankommenden Mess- und andere schieff, auch die Flösser eine fleissige Obsicht zu nehmen, auch öffters ohne dass sie von selbig beruffen werden, nach zu sehen, damit immittelst durch die schieffleuth und Flössere keine gefährliche undt heimbliche Ausladungen ohne gepflogene Einsicht wegen des Herrschaftl. Interesse beschehen möge, als welches sie ohn-Verzüglich anzuzeigen hätten.

„16to Weilen auch die mehrmahlige Erfahrung ergeben, dass ein oder andere hiessige Bürgere denen Flooss-Händleren den Mayn hinaus entgegen gereisset, und zu schmählerung des hiessigen Holtz-handels entweder für sich Holtz abgekauffet, oder dergleichen auff ihren Nahmen für auswärthige Holtz-Händler anhero geführet, undt an dem Rhein-Ufer ausgesetzet, soforth hierdurch das von denen frembden schuldige Marck-Recht unterschlagen, als haben Unsere Ueberschlägere nebst denen Rheinmeisteren auf diese mehrmahlen Verbottene Unterschleiff fleissig zu invigiliren, zumahlen

„17mo die Churfürstl. Rhein-Meistere die Vorhandene Verordnung ohnehin anweisset auff die ohnerlaubte Versperrung des Rhein-Ufers mit brenn- und anderem Gehöltz gute Achtung zu haben, undt den Befundt jedesmahlen anzuzeigen.

„22do Wegen denen zu Wasser ankommenden Hopfenstangen, Eichen- und sonstigen Wagnerholz sollen die Rhein-Meistere Achtung haben, und der Holtzschreiber über dessen Anzahl einen Zettel durch einen Holzmesser in das Kauffhauss schicken, und den schieffmann zu Entrichtungen deren Herrschafftl. Gebühren anweissen, mithin demselben von der Holtzschreiberey nicht ehenter ein Passir-Zettel gegeben werden, biss ihm derselbe einen gestempfelten Zettel aus dem Kauffhauss überbracht."

Alle Welt buhlte um die Gunst der Kauffhausmeister. Die welschen Nonnen gratulirten ihnen zu Neujahr „mit einer weissen Schlafhauben und einer Torten.“ Kloster Eberbach schickte zur s. g. Maisuppe jährlich entweder Geld oder guten Imbiss. Wenn ein Factor oder Kaufmann Tochter oder Sohn verheirathete, verehrte er den Kaufhausmeistern, wegen alten Herkommens, einen welschen Hahn, einen guten Kabliau oder ein Paar Spiess Krammetsvögel.

Die alte, bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts gebräuchliche Eidesformel der „Ueberschläger“, in welcher sich das Wesen des Stapels klar abspiegelt, lautete folgendermassen:

„Für's Erste sollet Ihr in trewen ahngeloben und zu gott, und seinen heiligen einen leiblichen äydt schwören, Ihro Churfürstl. Gnadten, Dero Nachkommen und Ertz-Stifft Mayntz jederzeit getrew, holdt und gehorsamb zu seyn allen schaden suchen zu warnen, alle werk- undt auch andere täge (sofern es die nothdurfft erheischet) Euch zu rechter Zeit Vor- und nachmittagss auf dem überschlag, an behöriger stelle einzufinden, und ohne erlaubnuss aus der Stadt anderer geschäffte halber nicht zu begeben; sodann:

„Fürs zweyte sollet Ihr schuldig seyn auf alle dahier ahnkommende, und wieder abfahrende schiffe und fuhren fleissige acht zu haben, dieselbe so offt- und vielmahle Ihr es für nöthig befindet, zu visitiren, und sonderlich dahin zu sehen, damit nichts auf einem boden liegen bleiben und ohne Niederlag und umbschlag weder hinauff, noch durch die Brücken geführt, viel weniger dass jemahlen etwass ohne unserer Rhendt- und Hausmeistern Vorwissen und Erlaubnus in denen Schiffen verkaufft, oder heimlich ausgeladen, und zu landt forthgebracht oder sonsten verschlagen, und die Herrschafftliche abgaab verkürtzt werden möge: hiernächst, wann schiffe zu berg, oder Dahl dahier ahn denen Crahnen, oder ahm Zoll ahnlangen, so sollet Ihr

„Fürss dritte Euch zu denen schifferen begeben, und von selbigen die frachtbrieffe über ihre mitgebrachte laadung begehren, und Euch vorzeigen lassen, forth solche entweder auf die Rhente oder in dass Kauffhaus, wohin nemblich die Waaren oder güter gehörig zusambt dem frachten-bestätter verweissen, und wann solchem nach dem schiffer erlaubt worden, sein schiff zu lösen, oder auszuladen, sollet Ihr wieviel immer thunlich dabey, mit gute obacht haben, auf dass stück vor stück bey dem heben oder herausarbeiten durch die Crahnen-schreibere und Crahnen-Knechte fleissig aufgezeichnet, und in dass Manual- oder Handbuch, und ferner mit Vor- und Zunahmen, wem die waaren zugehörig ob es proprio- oder speditions-gut seyn? mit Nro. und signis netto eingetragen und hernächst alle herrschaftliche abgaben davon ohngeschmählert entrichtet werden mögen.

„Wann nun Ein unter- oder oberländischer schiffer, ohne unterschied wer der seye, Euch einen gestempelten Zettel über die entrichtete Herrschaft-

liche gebührnisse von der Churfürstlichen Rhenten oder Kauffhauss zurückbringen wird, da sollet Ihr

„Fürs Vierte eben so wenig, alss die Zollbediente vermög alt- und newerlicher Churfürstlicher und Commercien-Conferentz-befelche, ohne vorhero von dem zeitlichen Rhentmeister erhaltene bewilligung, und ehender nicht, einen schiffmann auch mit keinem leeren schiff, oder geschirr weder hinauff, noch den Rhein herunter passiren lassen; imgleichen und

„Fürs fünffte sollet Ihr auf alle sowohl dahier bey uffer alss auch je zu zeiten des Jahrss gegen weissenau über ahnlangende respect Mayn- und Rheinfloosen gros und klein genaue obacht haben, mithin wann die aus dem Frankenland den Mayn herunter kommende borden- und bauholtz-flöser würklich geländet, sollet Ihr Euch sambtlich darauf begeben und soviel thunlich zufolg ewerer abgelegten theuren pflichten, und nach ewerem besten Verstandt das floos in der länge und breite abmessen, auch wie tieff es im wasser gehe beobachten und annotiren sowohl wegen denen borden und latten als auch des ferner auff selbigem befindlichen bau- und übrigen geholtzes halber, einen natürlichen und proportionirten gerechten überschlag machen, so forth wegen dem was der flöser wehrendem 3tägigen Marck-recht ahn die hiesige Stadt-Einwohnern oder auf das landt ins hohe Ertz-Stifft verkauffet darauff sollet Ihr fleissige aufsicht haben und wann demnächst der flöser entweder dahier im gartenfeldt länger feyl haltet oder sein übriges gehöltz zertheylt, oder zusammen anderwärthlich hin verkaufft hat, sollet Ihr demselben nach maasgaab ewerer ahnfänglich gethanen Besichtigung den tax seiner gebührnis, das ist was Er ahn herrschaftlichen geldern zusammen schuldig ist, getreulich ahnsetzen und über das verkauffte gehöltz einen Zettel ertheylen, forth solche abgaben im Churfürstlichen Kauffhaus richtig bezahlen und durch einig geschänk oder gab Euch nicht verblenden lassen.

„Letztlich aber, und Sechstens sollet Ihr mit und benebst dem zeitlich Rhentmeister, auch beseher und nachgänger bey denen so genannten holländischen Rhein-floosen ein gleiches beobachten sonderlich aber mit der Zahlung nicht ahnstehen, sondern solche nach beschehener allenseitiger besichtigung und taxation alsbalden thun lassen und übrigens alles das vollziehen und verrichten, was ein trewer Diener und überschläger seinem Herrn zu thun schuldig und pflichtig ist, sonder arglist und gefährdten."

Welche Pflichten die Unterkäufer und Hausknechte des Kaufhauses zu erfüllen hatten, geht aus einer Instruction hervor, die im Jahre 1765 erlassen wurde.

„Nachdeme sich Eüsseren wollen, dass Unter-Käuffere, Haussknecht und Taglöhner des Kauffhausses nicht allerdings Ordnungsmässig sich fügen, wodurch Unfug und Zwistigkeit zu befahren, solches aber keines Weegs zu dulten, Vielmehr Churfürstl. Kauffhauss-Meisteren obliegen will, dieselbe ihrer Pflichten zu erinnern, und zur schuldigen Obliegenheit dieselbe alles Ernstes deutlich anzuweissen, als wird

„1mo denen Unter-Käufferen und zwar jedem insbesondere hiermit bedeüthet, dass sie nach der Kauffhauss-Ordnung in rücksicht abgelegter Pflichten genauere Auffsicht und beobachtung wie ihnen genugsamb wissend, nehmen sollen, auch alle Von Churfürstl. Hohen Lands-Regierung überkommende schrifftlich und mündliche Verordnungen nach deren Inhalt und Von Kauffhauss-Meisteren in mehreren explicirter übertrag und Anweissung ohnverweilt ganz befliessent accuratissimè Verrichten, also dann den Ausruff an assignirten stellen gegen die ihnen gebilligte Gebühr ad 20 Kr. jeden Ausruff insbesondere Vollbringen, und alle ratificirte Ausruff und schatzung selbsten affigiren und anschlagen sollen.

„3tio Die Unterkäuffere sollen sich pflichtschuldig, täglich Vor- und Nachmittag zu rechter Tag Zeith im Churfürstl. Kauffhauss einfinden, und Keiner ohne Erlaubnuss deren Hauss-Meisteren ausbleiben, Vielmehr vor dem schluss des Hausses nachsehen, damit alle Läden zugemacht undt Verriglet, und also beim Auff- und Zuschluss gegenwärthig seyn;

„4to Alle Eingehend- und Ausgehende Güthere durch die Knecht placiren lassen, wohl besichtigen, damit wann sich etwas schadhafft vorfinden sollte, dem Eigenthümer oder Factor gegen die Gebühr pr. Gang ad 6 Kr. zu warnen und schaden abzuwenden, und also im stand zu seyn auff Erforderen Red undt Antworth zu geben. Und weilen

7timo Ihnen die Churfürstl. Kauffhauss-Ordnung ausdrücklich verbiethet, Keinerlei Güthere hinter sich in Commission zum Verschleiss zu nehmen, alss werden sie dessen nicht nur erinnert, sondern Es wird ihnen allerdings untersaget, Es seye dann, dass Kauffhauss-Meistere denen Umbständen nach Ein oder anderem dieses zu erlauben sich gemüssiget sehen sollten, wie dann weniger nicht selbsten zu handlen.

„9o Gleichwie nun Unterkäufferen ihre pflichtschuldige Obliegenheit ist, auff alle Ordnungswidrige Vorfälle ein besondere Auffsicht zu nehmen, undt den Befundt ohne Partheylichkeit, Hass oder Neydt sogleich ohne Rücksicht gehörend anzuzeigen und nicht zu warthen biss Ein Zwitracht unter jhnen entstehet, alss Leben Kauffhauss-Meistere der gänzlichen Hoffnung Ein jeder Einvermelder werde sich hiernach zu achten wissen, und all dasjenige thuen

undt lassen, wass ein Ehrlicher Mann zu thuen undt zu lassen schuldig sein kann, mithin nicht säumig sich befinden lassen, nach verschlossenem Kauffhauss, wie sie ihre Pflichten anweissen, Abends, ahn das frankfurther und Binger Markschieff zu begeben, und ohnvermerckt den Rhein auff undt ab nachsehen, ob nichts Ordnungswidrig passiret, solchem nach alle Morgen ohn nachlässig denen Kauffhauss-Meisteren den schuldigen raport abzustatten."

„Ein zeitlicher Verwalter des Lager-Hauses soll — nach einer Instruction vom Jahre 1768 — in Verfolg seines abgeschwohrnen Eydes der Verwaltung des Lager-Hausses überhaupt getreu und fleissig obliegen, dahin eine beständige ohnausgesetzte Sorg und Aufsicht tragen, dass die von denen Factoren und Handels Leuthen durch die hiessige Kaufhauss Knechte in dasselbe eingeschaffte und einliegende Güther anvorderst wohl Verwahret, benebens das Lager-Hauss und Zugehörige Gebäu selbsten jeder Zeit wohl verschlossen gehalten, bei dessen Schliessung Vorhero genau visitiret, und gegen alle Dieberey, Einbrüch und sonstige Misshandlungen oder Vermuthende übrige Gefahren bestmögligst sicher gestellet — und diesen in Zeiten gesteuret werde.

Zu dem End u. A.

„12mo Wenn Viele Güthere, so in das Lagerhauss bestimmt sind, dahier ankommen, so hat ein Zeitl. Lager-Hauss-Verwalter die offt eigennützig Handlende Kauffhauss-Knechte in der Arrangirung solcher Gütheren nicht alleins schalten zu lassen, sondern selbsten die Mit-Auffsicht und Sorgfalt dahin zu verwenden, damit soviel Guth, als thunlich ist, in dem Lagerhauss untergebracht, und mittels dessen der Handels-standt nicht so leicht genöthiget werde, das Guth zum alleinig Vortheil deren Kauffhauss Knechten mit vermehrten Kösten-Auffwandt in das Kauffhauss einführen zu lassen.

„15to Verbleibet es zwar dabei, dass das Lagerhauss in denen biss anjetzo gewöhnlichen stunden und zwar des Morgends um Eylff Uhr, des Nachmittags aber zu Winters-Zeiten um 4 Uhr, und im Sommer um 5 Uhr geschlossen werden könne, wenn jedoch aber leicht angreiffl. Waaren oder trockne Güther Vor Handen sind, welche sonders bey Regen-Wetter Von denen Handels-Leuthen in das Lager-Hauss annoch untergebracht werden wollen, so hat ein Zeitl. Lagerhauss-Verwalter sich alsdann mit schliessung des Lager-Hausses eben nicht ahn die netto stunden zu binden, sondern bey diesen Umbständten allerdings ein billiges, und zur Beförderung deren Commercien gereichendes Einsehen zu nehmen. Wie

„21mo In dem Lager-Hauss gar keine Commissions-Güthere zu Vermeidung alles Unterschleiffes und Verkürtzung des Herrschafftl. Aerarii eingeleget, noch darin aufgenommen, sondern in dem Kauffhauss alleins, wohin sie Ordnungsmässig und lediglich gehören, auch fürs Künftige niedergesetzet, und dahin verwiesen werden sollen, so hat er Lagerhauss-Verwalter sich dem gemäss, gehorsambst und pflichtschuldigst zu achten, und in dessen Verfolg die Factors und Handelsleuthe nicht allein dessen zum öffteren wohl zu erinnern, zu warnen, und anzuweissen, sondern auch selbsten alle bestmöglichste Obsorg zu haben, damit hierwider einige Entgegen-Handlung oder Unterschleiffe nicht vorgenommen werde. Im masen er dann bey einem sich ergebenden widrigen fall, solches bei seiner Behörde sowohl, als auch bey der Churfürstl. Commercien-Commission sogleich anzeigen solle."

Das Misstrauen gegen die Ehrlichkeit der Beamten erstreckte sich damals bis auf den Thorschreiber. In einem Regierungs-Befehl aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts wird den Mainzer Rhent- und Kaufhaus-Angestellten „der stille jedoch verlässige Bericht fordersamst zu erstatten" aufgegeben, „ob und wie Ein jeder Thor-Zöller dass Ihm anvertraute Thor in gemäsheit der zu erneuernden Instruction getreulich versehe, auch ob nicht allenfalls mit ein oder andern eine Mutation seiner Station an ein anderes Thor vorzunehmen des Herrn Dienst erfordere?"

Dann sollte dem persönlich vor Amt vorzubescheidenden Thor-Zöller bedeutet werden, „dass Ein jeder von Ihnen eine getreue Verzeichnus schriftlich einzuschicken hätte, was Er alljährlich an Soldt in geldt oder naturalien zu geniesen, auch an accidentien, sie mögen Namen haben auch herkommen wo sie wollen, eingenohmen habe; wie dan derjenige so etwas hiebey verschweigen wirdt, mit der cassation angesehen werden solle."

In einem vom Kaufhaus der mittelrheinischen Stapelstadt der Regierung eingereichten Gutachten über eine Reform des Thorwächter-Dienstes kommen u. A. folgende wohlgemeinte Rathschläge vor:

„Wäre Unsere unterthänigste Meinung: dass solche 4 Thor, sowohl frembder Kauffleuth als einheimischer Einsassen und bürgerlichen Nahrung wegen, wie dermahlen zu eines jeden Bequemlichkeit sonder Beschwehrlichkeit ihr Verbleiben haben sollten, damit nicht die gegen hiessigen angewachsenen florisanten Handel wiedrig-gesinnte Franckfurther- und andere frembde Kauffleuth, besonders Protestanten, bosshafft ersinnende Ausstreuungen, frembde Fabricanten von hiessigem Messbesuch, wie sie ohnehin stets bey ein oder anderer Abänderung zu thuen, dahin befliessen seynd, weilen durch Umb-Weeg dem Unterthan die Waar durch stärkeren Fuhrlohn nicht nur vertheuert, sondern auch das Guth ehenter in Gefahr- und schaden gesetzet wird, clamores machen, nicht gemüssiget seyn mögen.

„Dass demnach die in denen Wachtstuben längsthin angeschlagen gewesene Churfürstliche Verordnung ahn Ober- und Unter-Offiziers zur Einsicht nicht allein renovirter angeschlagen, sondern auch in Büchlein eingebunden übergeben werden wollten, damit sie die unterhabende Mannschaft dahier belehren mögen, dass jeder auff erforderlichen Fall dem Thor-Zöller nicht nur ohnverweilt, so offt er es verlangt, an Handen gehen, und besonders dem Würcklich Wachthaltenden Soldat zu befehlen, dass er schuldig, jeden ein- oder ausgehenden Passanten mit Korb, Fass, Ballen, zu Fuhr, Pferth, oder zu Fuss zu dem Zoll-bedienten mit geziemender Gelassenheit zu Vermeidung von Unordnung weissen- und anhalten solle. Dass, wann ein- oder anderer unvermerkt vorbeyschleichen wollte, der Gefreiter denselben zurückhohle, und zu dem Zoll bringe. Findet der Zöller, dass solcher sich bosshafft vergangen, so soll Er der Wacht für Bemühung 1 oder 2 Maas Bier durch den

Thäter zahlen lassen, gestalten Umbständen nach, auch der etwa Verwürckten straff halber durch Unterpfand sich sicher stellen, und also gleich den Vorgang dem Kauffhauss anzeigen lassen.

„Hier ist zu notabeniren, dass ehedessen denen Wachtstehenden $^1/_3$ von der straff zugedacht worden, allein sie haben solches missbraucht, und sich mit denen Verbrecher selbst abgefunden, und lauffen lassen, also eine hierin ergehende heylsamme Verfügung denen Offizierer und Soldaten auff das schärffste gnädigst anbefohlen werden muss, welcher gestalten denen das hohe Herrschaftliche Interesse grössentheils ohne Verdrüssliche Folgen Unser unterthäniger Meinung nach sicher gestellet seyn würde."

Dem Befehle, Einnahme und Bedarf getreulich anzugeben, kam u. A. der Zöllner am Mainzer Fischthor mit folgender Aufstellung nach, die ein sehr zweideutiges Licht auf die dienstlichen Verhältnisse jener Art im Staate wirft.

„Specification. Was ich als Zöller am Fischthor an Bestallung und accidentien Jährlich zu geniessen habe.

	fl.	kr.
Erstlich an geld	52.	—
Item von einem Jeden ausgegebenen frembden Juden Leib Zoll zeichen 2 d. ertraget das Jahr hindurch	7.	—
Item 4 stecken Holtz für die Zollstube winters Zeit einzuheitzen. Sonsten gar nichts.		

„Specification. Was ich als Zöller zu unterhaltung meiner Hausshaltung das Jahr hindurch nöthig habe und zwar rechne für einen Tag

an Fleisch 4 ℔ das ℔ 7 kr.	—	28
für gemüss	—	6
für einen Leib Brod	—	8
für 2 maass Bier	—	6
für Holtz zum Kochen mittags und abends . . .	—	6
für schmaltz zum Kochen	—	8
für pfeffer saltz und sonstiges gewürtz zum Kochen	—	5
für gross und kleine Montour, für die hausshaltung worunter weisszeich und Macherlohn begriffen	—	12
für licht und öhl	—	3
für Magdlohn	—	2
für auffwand zum waschen	—	2
	1.	26
Des Tags 1 fl. 26 kr. betraget für das gantze Jahr oder 365 Täg	523.	5

Solche Missverhältnisse zwischen Einnahme und Ausgabe hatten damals nichts Auffallendes, weder im Kleinen noch im Grossen. In einer im Jahre 1750 erlassenen neuen Instruction ist deshalb auch von einer Gehaltszulage der Zöller keine Rede. Dagegen wird dem Pförtner u. A. eingeschärft, er solle „den ihme anbefohlenen Pforten sobalden sie Morgens geöffnet und biss daran sie wieder verschlossen wirdt, einschliesslich der Zeith des Einlasses wo selbige verordnet ist, selbsten fleissig abwarthen, und davon ohne Obrigkeitliche Special Erlaubnus umb Keinerley Ursach willen abweichen, oder weggehen, mithin seine Dienstschuldigkeit treü und fleissig verrichten, gestalten bey irgentwo sich ergebenden Irrthumb oder Fehler er dafür lediglich zu hafften auch gegen ihn allenfalls und mit behöriger And- und Bestraffung wirdt verfahren werden, und gleichwie

„Solle ein jeder Thor Zöller alle Pack, Körb oder Züber, wie auch Kasten, Karrn, Ballen oder Pack selbsten in Augenschein nehmen, und davon bey verschlossenem Kauffhauss ohne die mindeste Nachsicht, zufolg der ihme zugestellten Roll, sowohl von Ein als ausgehenden auch passirenden Waaren die Herrschaftliche Gebühr einnehmen, in das behörige Register gleich einschreiben, und das Erhobene Geldt mit seinem Manuali alle sambstag auff die Rhente oder das Churfürstliche Kauffhauss, wohin Es einschlaget, Morgens früh getreulich einliefferen, allwo dann jeder Zöllner gleich soll abgefertiget und von seiner Station nicht lang auffgehalten werden.

„Sollen die Zöller wohl achtung geben, damit an denen Thoren Keine Bettler sich einschleichen, mithin selbe durch die schildwachten abweissen lassen, die eingehenden HandwerksPursch aber auff die gewohnliche Herberg (alss deren Liste ihnen des Endts allschon zugestellet worden) verweissen, anbey die selbige vor dem Haussiren und Fechten in der statt warnen, damit sie nicht auff betretten in Arrest genommen, in das Zuchthauss gebracht, und demnächst Obrigkeitlich ausgewiesen werden mögen. Imgleichen

„Solle ein jeder Thor Zöller auff die frembde Zollbahre Juden fleissig achtung haben, vor dessen eingang den Namen, und wo Er in der hiessigen Judengass logiren will, auffzeichnen und dem Vicedomb Ambt gleich zu schicken, die besonders zur Zeith deren Judischen Ostern oder sonsten das Jahr hindurch ankommende Bettel Juden durch die schildwachten abweissen lassen und weilen

„Zu beeden hiessigen Jahr Mess-Zeithen und 3 Tag vorhero allen frembden Juden, so nemblich zum Einkauffen oder Verkauffen alsdann anhero kommen, biss auff anderweithe Verordnung die Leib Zollfreyheit gestattet worden, als sollen die Zöllern diejenige Juden, welche sich mit Keinem von der angeordneten Mess-Commission gestämpffelten Zettel bey dem Ausgang legitimiren können, zu Endtrichtung deren getrückten und unterschriebenen Zettulen anhalten.

„Schliesslich werden sämbtliche thorzöller Ein- vor allemahl ernstlich angewiesen, dass sie gegen Jedermann mit Bescheidenheit, soforth nicht mit Ungestümmen oder unarthigen worthen verfahren, besonders aber denen Kauffleüthen und anderen passanten bey dem Eingang guthen bescheydt geben, mithin sämbtliche in Mercantil- undt Policeysachen im Trück erlassene Verordnungen und Taxen beständig zur Hand haben, soforth denen Frembden auff Verlangen wegen ein oder anderem Nachricht geben."

Gegen den Luxus und das flotte Leben der Verwaltungs-Beamten, welche mit Vollziehung der Handels- und Schifffahrts-Gesetze betraut waren, musste oft eingeschritten werden. So heisst es in einem an die Mainzer Kaufhaus-Meister im Jahre 1767 erlassenen Conclusum u. A.: „es solle sambtl. dicasterien und Civil-Bedienten, von den Churfürstl. Regierungs-Beamten angefangen, bis auf alle, und jede Land-Bedienten was für Bedienung diese immer Bekleiden mögen, auf die zu Konfft über haubt Verbotten seyn, gold-silberne Borden, stückerey schleiffen, Knöpf, sammetner, und seidene Zeüg, und spitzen, überhaubt alles, was in Kleidungstücken gold, silber, sammet oder seyden Zeug genennet werden kann, sowohl in alss ausserhalb unserer Chur-Lande zu tragen, oder von denen ihrigen Kindern männlichen geschlechts tragen lassen.

„Die Churfürst. stadtgericht, Rhent und statt Rath tragen fürohin in und ausser denen Sessionen färbige Kleidungen, der Gebrauch alles Goldt, und silbers, sammet seiden, und spitzen, so wie des seidenen Unterfutters Verbleibet denenselben für allzeit verbothen;

„Allen Ambts-Keller, Renth-Maistern, stattschuldheisen, Ambts-schreibern und allen sonstigen Land-Bedienten verbleibet der färbigen tuch- und zeugenen Kleidungen seydenes unterfutter, Kleid-Gold, silber, sammet und seiden so wie denen Vorhergehenden untersaget.

„Zu dem Anfang der Verordnung würcklichen Beobachtung wird der 1te Juni gnädigst vestgesetzt, und den Kaufhaus-Meistern gnädigst aufgegeben und gebothen, Ernstlich diese aus dem alleinigen betracht ihres eignen und der Churfürstl. Landen wahren wohles geschlossenen Verordnung in allen puncten genau zu Beobachten, anbey die untergebene stellen und Subalternen zu deren Befolgung ohn Verweylt anzuweisen, auf deren übertrettere fleissig aufzusehen, und dieselbe zu deren Exemplarischer Bestraffung jedesmahle anzuzeügen."

Für den Handelstand gab es besondere Ordnungen.

„Nachdeme“ der Churfürst Johann Friedrich Carl „zur möglichsten Aufnahme und Beförderung der Handelschaft in der Churfürstlichen Residenzstadt, aus den vorhandenen und künftig etwa sich niederlassenden Commercianten einen besonderen ins Grosse auf eine oder andere Art Commercirenden, mithin von dem einzelnen Krämer an und vor sich selbsten unterschiedenen Handelstand formiren zu lassen bewogen worden“, wurde im Jahre 1747 verordnet dass

„Erstens: Sothaner Handelsstand alljährig drey Vorsteher aus sich durch die mehrere Stimmen erwählen, dieselben Unserem zeitlichen Vicedom zur Bestättigung präsentiren, dieser auch damit (wann kein erheblicher Anstand vorwaltet) willfahren, sofort gedachter Handelsstand unter Unserem Vicedom eigends stehen, die Vorsteher sodann von Zeit zu Zeit sein des Handelsstandes Zusammenkünften zu Berathung dessen, was zur Aufnahme der Gewerb- und Kaufmannschaft dahier gereichen, und Schaden oder Abgang zu hindern vermag, veranlassen, mithin die Nothdurft Unserem zeitlichen Vicedom vortragend, auch zu gleichem End bey Unserer niedergesetzten Commerciencommission auf die gewöhnliche Mittwochs-Sessionen, und sonsten zu erscheinen bereit, und befugt seyn sollen.

„Zweytens: Wollen Wir, dass dem Handelsstande der Vorgang vor allen übrigen Unseren Bürgern, und deren Zünften gestattet werde, halten Uns auch bevor, diejenigen aus demselben, so sich verdient machen, mit dem Prädicat Unserer Commercienräth und dergleichen Rang, als Unsere Stadtraths-Verwandte, Kaufhausmeister und Rhentenofficianten haben, zu begnädigen, wie dann nebst diesem überhaupt dem gedachten Handelsstande in Corpore, und dessen Eingehörigen insbesondere mit Bescheidenheit und Achtung, bevorab an denjenigen Stellen, so darmit eigends zu thun haben, begegnet, auch sonsten in dem Umgang, und vorkommenden Fällen sothanen Commercianten insonderheit die geziemende Ehrengebühr erwiesen werden solle; die nur ins Kleine, ellen- pfund- oder maasweise handelnde Krämer hätten sodann in ihrer bisherigen Zunft, und dabey hergebrachten Verfassung zu verbleiben, jedoch wollen Wir allerdings geschehen lassen, und sehen gnädigst gern, dass wer von denenselben mit Verbesserung seines Gewerbs, es seye mit Factoriren, oder Handel ins Grosse commissionsweise, oder auch in proprio zu dem Handelsstande sich qualificirt, derselbe bey dessen jährlicher Erneuerung dahin gelangen möge, wobey die Handlung ordentlich erlernet zu haben nicht erforderlich ist, sondern Wir es auf eines jeden Willkühr, und Uiberlegung diesfalls ankommen lassen.

„Drittens: Wollen Wir sämmtliche Glieder dieses Handelsstands, sie mögen gegenwärtig Factor, Kauf- oder Handelsleute seyn, einander in der Handlungsgewalt, oder Willkühr, und erfolglicher Nahrung sowohl, als deren

abzustattenden Gebühren halber lediglich parificirt, und gleich gesetzet haben, also zwar, dass einem jeden frey, und ohnbenommen seyn solle, zu spediren, Commissionsgut zu übernehmen, und in proprio so ins Grosse, als Kleine zu handlen, nach eines jeden Gefallen.

Damit aber

„Viertens: Von einen so andern Gütern die geziemende herrschaftliche Gebühr, und praestanda jedesmal richtig abgetragen, mithin schädliche Unterschleif vermieden werden mögen; als sollen sämmtliche Verwandte des Handelsstands mit dem darauf nun zu richtenden sonst gewöhnlichen Eyd, unter auf den Contraventionsfall gesetzten Straf, massen gegen solche Defraudanten sich gebühret, bey Unserer nachgesetzten Commerciencommission jetzo, und künftig beleget werden, sonderbar, dass unter dem proprio kein auswärtiges Compagniegut jemalen verstanden seyn könne.

„Fünftens: Befehlen Wir verfolglich der von Unsern Vorfahren obhandenen Kaufhaus-Ordnung hiemit, dass sämmtliche von hiesigen Commercianten in proprio weiters ins Grosse, ausser hiesiger Unserer Stadt zu Land verdebitirende Waaren, sobald dieselben einen Centner, oder mehr im Gewicht halten, vorgängig hiesigem Kaufhaus angezeiget, somit nach davor bezahlter Wieggebühr, und anderen praestandis von Kaufhaus wegen mit einer gestempelten Specification versehen, und anderer Gestalten an den Thoren nicht passirt, diese Zeichen sofort jeden Samstag von dem Thorzöller in das Kaufhaus zuruck geliefert, allmonathlich aber von Kaufhaus wegen eine Liste sothaner von dahier ins Grosse verdebitirter Waaren an Unsere Commerciencommission eingeliefert, gegen die betrettende Contravenienten sodann, als Defraudanten mit Straf verfahren, des Endes von Kaufhaus wegen, und Zöllern genaue Einsicht mittels Visitationen genommen, und jedem, so eine Contravention ausfindig machet, die Hälfte der Straf zugeeignet werden soll.

Gleichwie Wir nun

„Sechstens: Durch gegenwärtige Einrichtung den hiesigen Handelsstand vorstehendermaassen besonders begünstiget, und begnadet haben: also versehen Wir Uns auch gegen denselbigen, er werde nach mit der Zeit sich verbesserendem hiesigem Gewerb, und allerseitiger Nahrung darvor die behörende Erkenntlichkeit Unserem Aerario in mehrerem bezeigen, mithin, ob zwar nach dem wörtlichen Inhalt der vorhandenen Kaufhaus-Ordnung, die Pfundzolls-Befreyung auf den einzelen Verkauf für hiesige Stadt den hiesigen Commercianten nur verliehen ist: so wollen Wir gleichwohlen zu noch mehrerer Bezeigung Unserer besondern Neigung für den hiesigen Handelsstand bis auf anderweite Verordnung gnädigst geschehen lassen, dass der hiesige Commerciant auch wegen den ausser der Stadt ins Grosse in proprio verdebitirenden Waaren die Freyheit von dem Pfundzoll einsweilen geniesse, jedoch dass Wir Uns zugleich hiebey ausdrücklich vorbehalten, erfolgenden Dingen nach, wegen sothaner von den Handelsstands-Verwandten ausser hiesiger

Stadt weiters ins Grosse verdebitirenden Waaren zum Behuf Unseres Aerarii das Billige gnädigst zu verfügen."

Mit diesem merkwürdigen Versúch, einen Grosshandelstand ins Leben zu rufen, war die bis dahin bestandene Einheit der kaufmännischen Corporation zerstört.

Das gemeinschaftliche Zunfteigenthum musste nun zwischen die beiden getrennten Glieder getheilt werden. Auch darüber erliess der Kurfürst eine besondere Verfügung. Bewegliches und unbewegliches Vermögen kam zur Theilung; nur Eins sollte davon ausgenommen sein: „das vorhandene Grabtuch" sollte „ein vor allemal beyderseits gemeinschaftlich bleiben, so zu dem End bei dem Handelstand wohl verwahrlich aufbehalten werden."

Für den im Grosshandel-Privilegium erwähnten Eid war folgende formula jurandi vorgeschrieben:

„Ihr sollet geloben und schwöhren einen leiblichen Eyd zu Gott, und seinen lieben Heiligen, dem Hochwürdigsten Fürsten und Herrn, Herrn Johann Friederich Carl des Heil. Stuhls zu Mayntz Ertz-Bischoff, des Heil. Röm. Reichs durch Germanien Ertz-Cantzlar und Chur-Fürst etc. etc. unserem gnädigsten Herrn, und Dero Hohen Ertz-Stifft treu, hold und gehorsam zu seyn, Schaden zu warnen, Besten zu befürderen, auch was ihr dissfalls über kurtz oder lang in Erfahrung bringen würdet, ohnverzüglich anzuzeigen, mithin nach Innhalt der Churfürstlichen Rhenten- Kauffhauss- und Crahnen-Ordnung die darinnen enthaltene und zu jedermanns Nachricht des Endts in Druck beförderte Gebührnissen behörig abzutragen, so fort euch hierunter keiner Unterschlag- oder Verschweigung zu euerem selbst eigenen noch zu euerer Principalen und sonsten anderer Vortheil, weder selbsten noch durch euere Bediente oder andere zu gebrauchen, dahero sollet ihr auch

„Erstlich: besonders alle zum Verkauff oder in Commission erhaltende Waaren und Gütere also gleich bey deren Ausladung in das Kauff-Hauss niedersetzen, und sothane Gütere zum heimlichen Verkauff und Gefährdung Herrschafftlicher Gebührnüss als Pfund-Zoll, Accises und sonstiger Abgab keinesweegs in dem Crahnen, Schiffen oder sonsten, mithin ausserhalb dem Kauffhauss auffbehalten, noch selbige unter dem Nahmen Speditions-Gütere, weder durch euch noch euere Bediente angeben lassen, sondern von selbsten gleich eine Verzeichnüss deren Speditions- als in Commission zum Verkauff habenden Waaren und Güteren getreulich übergeben, so fort von denen Commissions-Gütern den herkommlichen respectivè Pfund-Zoll und sonst betragende Ordnungs-mässige Gebühr Pflicht-mässig entrichten, dahero

„Zweytens sollet und wollet ihr wegen deren zu spediren habenden Gütern und Waaren euch vermittelst einer richtigen Verzeichnüss gleich nach deren Anlangung ohne einige Hinterhaltung legitimiren, auch der wegen des neu erbaueten Lagerhauss, und darinnen zu legenden Waaren und Güteren ergangenen Verordnung nachkommen, mithin sothane Speditiones an seine

behörde zu Befürderung des Commercii durch Ordnungs-mässige Beschiffung ohne einige verbottene Absicht beschleunigen. Und gleichwie

„Drittens die Speditions- und Commissions-Gütere, auch diejenige Kauffmanns-Gütere und Waaren, welche ihr in proprio kommen lasset, allerdings von einander unterschieden seynd; also sollet ihr auch unter dem Nahmen Proprio-Guth kein Commissions- noch answärtiges Compagnie-Guth einführen, und ein solches weder vor euch noch durch andere vor eigenes Guth angeben, sondern von diesem jedesmahl die Ordnungs-mässige Pfund-Zoll-Abgab entrichten, so fort aller Unterschlagung euch gäntzlichen enthalten. Schliesslichen und

„Viertens sollet und wollet ihr auch ohne vorherige Special-Bewilligung und Erlaubnuss unterweegs von Bingen biss an hiesige Stappel-Stadt nichts ausladen lassen, sondern falls es etwa geschehen, solches auf der Churfürstlichen Renthen und im Kauffhauss zu Erhebung herkommlicher Gebühr also gleich Pflicht-mässig anzeigen, alles getreulich und ohne Gefährde.“

Werfen wir nun einen Blick auf die Früchte der zahllosen Verordnungen, welche zur Schöpfung eines kräftigen Schiffer- und Handelstandes, zur Regelung der Schifffahrt und Transportgeschäfte vom Mittelrhein ausgingen und am Ober- wie am Unterrhein ihr Echo fanden.

Was war gegen Ende des vorigen Jahrhunderts nun erreicht? Ein trostloser Zustand ging dem Ausbruch des Krieges voran. Die Schiffer erklärten, am Rande des Elends zu stehen. Das künstliche Netz des Umschlags und Stapels hatte zwar immer seinen Antheil am Fange der Zugvögel; aber es fehlte an einer Schule für kaufmännische productive Selbstständigkeit. Die gebratenen Tauben des Monopols sind keine Nahrung für den Geist des Handels. Die Zunft war eine Krücke, an der der Schiffer Stehn und Gehn auf eignen Füssen verlernte.

Bittere Klage führten die zünftigen mittelrheinischen Schiffer über die verderblichen Missbräuche und Beeinträchtigungen, denen sie preisgegeben wären. Sie lebten wie ein Theil der kleinen heutigen Weinbauer am Rhein: von Borgen und Sorgen. Die Mehrzahl der Mitglieder war tief verschuldet. Nur wenige machten von dieser Regel eine Ausnahme. An der Mündung des grössten Nebenflusses, am Mittelpunkt des Hauptstromes darbten die Schiffer in einem nahrungsmagern Zustande. Mancher Schiffer hielt mit seinem Fahrzeuge jahraus jahrein am Ufer, ohne einmal eine volle Ladung zu erhalten, an der er sich hätte erholen können. Diejenigen, welche glücklicher schienen, waren es deshalb noch nicht, denn mancher setzte unterwegs den Rest seines Vermögens zu. Der alte Frachttarif vom Jahre 1719 war im Jahre 1737 und später im Jahr 1785 zwar erneuert und sowohl Ueberschreitung der Fracht als Versuche zur Schmälerung derselben mit Strafe bedroht. Nach §. 4 dieser Frachtordnung musste jeder zu Thal fahrende Schiffer bei Abholung des Brückenzeichens ein Handgelöbniss an Eidesstatt ablegen, dass er nichts unter der im Tarif festgesetzten Taxe fahre, auch unter keinerlei Vorwande von dem Frachtgelde Andern abgebe oder zurücklasse. Dies Gelöbniss war eine leere Formalität. Der Handelstand liess sich durch die Verordnung nicht abhalten, mit dem Schiffer wegen der Fracht zu dingen; dieser liess sich gern oder ungern auf den Accord ein, wenn er nur wirklich in Ladung gehen konnte.

Zwischen Mainz und Cöln war die Taxe von einem Stückfass Wein 13 Rthlr. Davon wurden dem Schiffer 2 Rthlr. für den Spediteur abgezogen, 1 Rthlr. musste er an dessen Leute zahlen, um sie sich zu Freunden zu erhalten. Vom Centner schweren Guts war die Taxe auf 1 fl. festgesetzt. Der Centner Krämergut zahlte nur die Hälfte. Diesen Mangel an bestimmter Bezeichnung beutete der Kaufmann allemal zum Nachtheil des Schiffers aus. Ein gleicher Frachtunterschied war zwischen Schachtelfass und Holzfass. Der Schiffer musste sich bequemen, die Schachtelverpackung, für die der Satz auf 1 fl. festgesetzt war, für Holzverpackung gelten zu lassen, die nur 30 Kreuzer

zahlte. Mit dem Gewicht ward grosser Unterschleif getrieben. Häufig ward dem Schiffer bei der Abfahrt von Mainz statt des Frachtbriefs ein blosser Lieferschein eingehändigt, in welchem gar kein Gewicht verzeichnet stand. In Cöln fand sich darauf nicht selten ein verschuldeter oder unverschuldeter Gewichtsunterschied. Statt der Frachtgelder erhielt der Schiffer dann wieder bloss einen Empfangsschein, auf Grund dessen die Fracht in Mainz regulirt werden sollte. Um die Rückreise nicht leer anzutreten, hielt der Schiffer sich wochen-, monatelang in Cöln auf, fuhr dann endlich oft mit knapper Ladung zurück, lieh das nöthige Geld zur Fahrt und musste sich schliesslich wieder Abzüge gefallen lassen.

In einem kurmainzischen Regierungserlass vom März 1773 wird sämmtlichen Factoren unter Androhung einer Strafe von 30 Rthlr. verboten, weder selbsten, noch ihre Bediente von den dahier sich befrachtenden Schiffleuten an Waaren, Geld oder Frachtfreithum, auch sonsten, wie es Namen haben möge, etwas abzunehmen.

In einer Beschwerdeschrift der Mainzer Schifferzunft vom Jahre 1791 heisst es u. A. dagegen wörtlich: „Will der Schiffer vom Kaufmann etwas in Ladung haben, so muss er sich vordersamst durch kostspielige Präsente dessen Gewogenheit zu erwerben suchen. Diese bestehen in wiederholten Lieferungen von Holz, kostbaren Fischen und sonstigen Victualien. Die Lieferung muss aber oft wiederholt werden, denn eine bewegt das Herz des Kaufmanns nicht. Ist der Herr auf solche Art erweicht, so trifft nun die Reihe den Bedienten, denn dieser will auch leben vom Schweisse des Schiffmanns, weil dieser der Schwamm ist, woran alles drückt. Diesem Bedienten müssen bei einer auch sehr mässigen Ladung wenigstens 3 bis 4 Karolin Präsent verabreicht werden, weil er so gnädig gewesen ist, die Waare keinem andern Schiffer zuzuspielen. So ausgeleert drückt der Schiffer unter Sorgen und Kummer mit Schulden belastet dahier vom Lande, nachdem er schon sicher berechnen kann, dass er Ein Drittel seiner zu empfangenden Frachtgelder bereits in Mainz an blossen sogenannten Geschenken anticipativ zurückgelassen hat."

In Cöln war's nicht anders. Auch dort musste der Schiffer das Gesinde des Kaufmanns erst erkaufen, ehe er zu einer Ladung gelangen konnte. Und wenn er in der Thalfahrt oft am Gewicht der Güter Schaden litt, so zwang ihn der Cölner Spediteur, in der Bergfahrt manchen Centner umsonst für ihn zu fahren.

Wegen der Frankfurter und der Schröcker Fahrt klagten die zünftigen Schiffer nicht minder: die Concurrenz der Markt- und Fremden-Schiffer und der kleinen Nächler ruinire sie. Ja die Fahrt nach Schröck ginge für die katholischen Schiffer in Mainz ganz verloren, weil die Pfälzischen protestantischen Schiffer von den protestantischen Handlungs-Commis in Mainz bevorzugt würden.

Der Handelstand hatte auf die gegen ihn gerichteten Beschwerden vieles zu erwidern. Wohl war der Schiffer ein Schwamm, der den Fluss der

Dinge, den lebendigen Verkehr aufhielt: er musste gepresst werden. Träge und unzuverlässig, arbeitsscheu und unordentlich, wie er war, konnte er nur durch harte Behandlung gezwungen werden, seine Pflicht zu thun. Der mittelrheinische Handelstand gab den niederrheinischen Schiffern den Vorzug vor den übrigen. Die Cölner Schiffer gingen selten ohne Ladung von Mainz wieder zurück. Da sie in Cöln bevorzugt wurden, konnten sie die Rückfracht für die Thalreise billiger stellen als die Mainzer. Schon 1738 wurde zwischen Cöln und Mainz die Errichtung einer Rangfahrt vorgeschlagen, an der kurcölnische und kurmainzische Schiffer regelmässig abwechselnd Theil nehmen sollten. Die Mainzer Schifferzunft wollte von solchem Zwange nichts wissen. Ein erneuerter Versuch zur Bildung der Rangfahrt scheiterte im Jahre 1773 an dem Widerstande der Schiffer.

Die Frachten und Spesen blieben während der Dauer eines Jahrhunderts fast unverändert. Der Handelstand musste auf Ermässigung derselben bedacht sein. Die Schiffer verlangten Erhöhung. Man vertraute daher die Güter häufig Mitgliedern der s. g. Heckerzunft an, Knechten, die mit Nachen und kleinen Schiffen aushelfend den Rhein befahren durften. Der Mangel an Versicherungs-Anstalten, die heruntergekommenen Vermögens-Zustände der meisten Zunftschiffer, die lange Dauer der Reise, die ungeregelten Stromverhältnisse boten für die Sicherheit der Transporte keine Gewähr. Im Herbste 1791 kam es zu heftigen Streitigkeiten wegen Frachtzulage und wegen Willkür des Cölnischen Magistrats. Des Heiligen Römischen Reichs freie Stadt Cöln am Rhein hatte eine neue Frachtwage errichtet und wollte die Schiffer zur Benutzung derselben zwingen. Kurcöln war dabei nicht gefragt worden und verbot daher seinen Schiffern bei 200 Rthlr. Strafe, ihre Waaren der neuen Wage zu unterwerfen. Während dieses Streites häuften sich die Güter und stockte der ganze Verkehr am Unterrhein. Die Schiffer mussten müssig zusehen und verloren endlich die Geduld. Um den verderblichen Folgen des zwischen dem Kurfürsten von Cöln und dem Magistrat der Stadt schwebenden Streites vorzubeugen, befahl der König von Holland, in Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht Wagen zu errichten, auf denen das Gewicht aller ankommenden und abgehenden Waaren nach holländischen Einheiten ermittelt wurde. Dies gab zu neuen Verwirrungen Anlass.

Der Preis der Lebensmittel, des Futters, der Miethe von Pferden war inzwischen bedeutend gestiegen; die französische Emigration machte sich in dieser Beziehung auch für den Schiffer fühlbar. Als die verlangte Frachtzulage im Herbste 1792 nicht bewilligt werden sollte, fingen die zu Cöln in Ladung liegenden Schiffer an, die bereits eingeladenen Güter wieder auf's Land zu bringen und drohten mit gänzlicher Schifffahrts-Einstellung. Da der Winter vor der Thür war, musste sich der oberrheinische Handelstand die erhöhte Fracht gefallen lassen. Die den süddeutschen und schweizerischen Empfängern von den mittel- und unterrheinischen Spediteuren berechneten Kosten vermehrten sich nach und nach so sehr, die Waaren kamen so lang-

sam zu Berg und wurden so oft durch Mangel an Wasser, durch Ueberwinterung aufgehalten, die Unglücksfälle nahmen in solcher Weise zu, dass manche Güter den Weg über Bremen und Hamburg einschlugen.

Die Proclamationen der an den Rhein rückenden französischen Generale schlugen wie feurige Blitze in die mürben Zustände. Aber hinter der verkündeten Freiheit und Gleichheit kamen bald die französischen Douaniers in die vier neuen Departemente des Rheins hergehinkt und rückten hart an den Rhein, dessen Ufer vom Kriegsgetöse und von den lauten Klagen der Schiffer und Kaufleute wiederhallten.

Vom Jahre 1793 bis 1797 blieb die Schifffahrt auf dem Rhein in Folge der kriegerischen Ereignisse beinahe gänzlich unterbrochen. 1800 beschränkte sich die Menge der im Mainzer Hafen verzollten Güter auf 327,160 Centner. Erst im Jahre 1801, mit dem IX. Jahre der Republik, bis zum Ausbruch des Krieges mit England (1803) fing sie wieder an, Leben zu gewinnen. Der Transit auf dem Rhein blieb jedoch während dieser Zeit mindestens um ein Drittel gegen den früheren Transit zurück.

Der Grund dieser Abnahme lag in der Ausführung der französischen Prohibitionsgesetze, in der Erschwerung des Handels und Verkehrs auf dem Rhein durch endlose Formalitäten, sowie in dem schlechten Zustande des Fahrwassers und der Leinpfade. Besonders klagten die Schiffer über die Strecke von Bingen bis Coblenz. Felsen und Sand machten die Schifffahrt auf dieser Strecke höchst beschwerlich.

Der Handel in Deutschland sah sich deshalb auch um jene Zeit nach andern Bezugs- und Absatzwegen um. Man hatte bereits angefangen, Waaren über Bremen und Hamburg zu Lande zu beziehen. Diese Strasse war freilich viel kostspieliger als der Wasserweg des Rheins, wurde aber bald dem letzteren vorgezogen; denn auf derselben brauchte man keine Beschlagnahme zu besorgen, man konnte die rasche und sichere Ankunft der Waaren genau berechnen, es gab auf ihr keine Formalitäten zu erfüllen, deren Vernachlässigung den Verlust der Güter nach sich zog.

Im Jahre 1804 betrug von Minden nach Frankfurt a. M. die Fracht 2 fl. 30 kr. = 5 frs. 37 cent. per Centner.

Die Wasserfracht von Cöln nach Mainz belief

sich auf	55 kr.	=	1 frs. 97 cent.
von Mainz nach Frankfurt auf	12 „	=	43 „
Transitzoll, Krahnengeld etc.	13 „	=	46 „
	1 fl. 20 kr.	=	2 frs. 86 cent.

Die Landfracht von Minden nach Frankfurt war demnach 1 fl. 10 kr. oder 2 frs. 51 cent. höher als die Wasserfracht auf dem Rhein. Man gab jener aber doch den Vorzug, weil die Güter ungefährdet und rascher an Ort und Stelle anlangten und den Kaufmann in den Stand setzten, einen schnelleren Umsatz seines Kapitals zu erzielen. Die Douane auf dem linken Rheinufer,

welches bis 1805 die meisten Zollstätten besass, chikanirte den Handel; die Stapelstädte Mainz und Cöln hielten ihn auf. Solche Nachtheile überwogen die billigere Rheinfracht.

Die Frachtsätze auf dem Rhein waren übrigens, wie alle Land- und Wasserfrachten jener Zeit, schwankend, und richteten sich nach der politischen Lage der Dinge. Sie betrugen auf dem Rhein

Vor dem Kriege:

Von Holland	nach	Cöln	per Centner	72	kr.	=	2 frs.	58	cent.
„ Cöln	„	Mainz	„ „	30	„	=	1 „	7	„
„ Mainz	„	Mannheim	„ „	20	„	=	0 „	71	„
„ „	„	Heilbronn	„ „	45	„	=	1 „	61	„
„ „	„	Schröck	„ „	30	„	=	1 „	7	„
„ „	„	Strasburg	„ „	—			—	—	

Nach Ausbruch des Krieges (mit England):

Von Holland	nach	Cöln	per Centner	80	kr.	=	2 frs.	86	cent.
„ Cöln	„	Mainz	„ „	55	„	=	1 „	97	„
„ Mainz	„	Mannheim	„ „	24	„	=	0 „	86	„
„ „	„	Heilbronn	„ „	54 bis 60	„	=	1 „ 93 bis 2 „ 15		„
„ „	„	Schröck	„ „	54	„	=	1 „	61	„
„ „	„	Strasburg	„ „	—	„	=	2 „	90	„

Die hohen, in Folge des Krieges gestiegenen Preise der Lebensmittel übten auch auf die Frachten ihren Einfluss aus. Zu den Frachten kamen noch die Courtage- und Speditionsgebühren, welche (1804) sich auf 14% per Ctr. beliefen; ausserdem die nicht unbedeutenden Krahnen- und Waagegebühren.

Im ersten Jahre der Republik war Mainz, im dritten Jahre der neuen Zeitrechnung Cöln in die Hände der Franzosen gefallen. Das Kriegsglück schwankte zwischen den kämpfenden Theilen an den beiden rheinischen Knotenpunkten der Schifffahrt und des Handels, für die unter stürzenden Domen, in brennenden Strassen kein Asyl mehr war.

Im Jahre VI der untheilbar vereinten fränkischen Republik erliess die Direction der National-Douane in Mainz die folgende „Nachricht an die Handlung“:

„Die Handlung auf dem Rhein mit dem Ausland wird von nun an auf die nemliche Art behandelt, wie es damit in den französischen Häfen mit den fremden Mächten geschiehet.

„Um alle Unordnungen zu verhüten, und um der Deutlichkeit wegen, so wird diese Nachricht eingetheilt, durch den Eingang der fremden Waaren, und durch den Ausgang der Güter von dem französischen Gebiete zu einer Bestimmung in fremde Länder.

„Der Eingang. Der Titel 2 vom Gesetz vom 22. August 1791 will, dass die Schiffer, die in dem Hafen ankommen, es seye um dorten auszu-

laden, oder nur vor Anker zu legen, gehalten sind in den 24 Stunden ihrer Ankunft eine Erklärung im Ganzen zu geben, worinn angemerkt seyn muss das Zeichen, die Gattung und Eigenschaft der Waaren, die die Ballen, Kisten, Koffer, Bälger und Fässer enthalten, die der Schiffer geladen hat, wovon er das Manifest des Connaissements oder die Frachtbriefe hinterlegt;

„Dass der Eigenthümer oder Speditcur dieser Waare, auf dem nemlichen Büreau der Douane eine zergliederte Erklärung machen muss, worin er die Anzahl und den Werth von der Partie Waare von dieser Ladung anzeigt, die an ihn gesendet sind, und dieses muss geschehen noch ehe die Ausladung statt hat;

„Dass die Ausladung nicht geschehen kann, als auf eine Erlaubniss zum Ausladen, welche durch den Receveur ausgestellt wird;

„Dass die Ausladung geschieht in Gegenwart eines Vorgesetzten von der äussern Polizei von der Handlung, auf die Erlaubnis von dem Büreau. Die Waaren werden sogleich von dem Orte der Ausladung an das Büreau gebracht, um da gesehen, visitirt und gewogen zu werden, und sogleich müssen davon die Abgaben entrichtet werden, denen sie unterworfen sind;

„Dass sie nicht aus dem Bezirke des Büreau hinweg kommen können, als auf die Vorzeigung der Quittung von der Bezahlung der Abgaben;

„Dass die Handlung die Kösten tragen muss, die der Transport der Waaren von dem Orte ihrer Ausladung an das Büreau, und das Aus- und Einpacken verursacht.

„Der Ausgang. Ein Kaufmann der in fremde Länder Waaren schicken will, ist gehalten nach dem Innhalt des nemlichen Titel von dem nemlichen Gesetz, auf das Büreau zu kommen, um die Erklärung zu machen von der Quantität, Art, Zahl und dem Werthe der Waaren, die er einschiffen will, mit der Angabe des Namens des Schiffers und des Schiffes, in welches er selbe laden will, und die Bestimmung, welche er der Waare geben will, muss angezeigt werden. Dass auf diese Erklärung durch den Receveur die Erlaubnis zum Laden gegeben wird, um die Waare zum Untersuchen zu bringen, die hernach gesehen, untersucht und gewogen wird, und auf die Bescheinigung der Untersuchung werden die schuldigen Abgaben davon bezahlt, nachdem kann die Waare in das Schiff gebracht werden, in Beyseyn eines Vorgesetzten von der äusseren Polizei der Handlung.

„Nach denen obenangeführten Vorschriften ist es unmöglich, dass ein Kaufmann und Schiffer die mindeste Uebertrettung des Gesetzes machen kann, die einen als andern sind benachrichtigt, dass man Ihnen mittheilen wird, es seye auf dem Büreau von der Direktion, oder auf jenem des Receveur das Gesetz von 1791, als auch den Tarif; sie können auch versichert seyn, dass selbsten die Vorgesetzten von der Douane sich ein Vergnügen und eine Schuldigkeit daraus machen, den Kaufleuten und Schiffern alle mögliche Auskunft zu geben, wonach sie sich in ihrem Handel und Spekulationen richten können.

„Abgaben über die Waage von der Handlung, die durch das Gesetz vom 24ten Nivos 5ten Jahrs errichtet worden ist, über jene Waaren die bey dem Eingang und Ausgang von den Abgaben frei sind.

„Das Gesetz vom 24ten Nivos 5ten Jahrs befiehlt, um die Kösten zu bestreiten der Druckereien und Führung der Bücher über die Waage der Handlung von Frankreich mit dem Auslande und dem Auslande mit Frankreich, diejenige Waaren die von den Abgaben frei sind, bezahlen es seye bey dem Eingang und Ausgang wie folgt: bey dem Eingang drei Sols vom hundert Franken, von dem Werthe der Waare, oder fünf Sols für den Zentner nach Willkühr der Schuldner, und von dem Ausgang drei Sols vom hundert Franken von dem Werthe.

„Endlich die Waaren die hier niedergelegt werden, und in das Ausland wieder zurückgehen indem selbe aller Abgabe frei sind, sind nur dem Waag-Geld bey dem Eingang aber nicht bey dem Ausgang unterworfen.

„Waaren die aus einem französischen Hafen in den andern nach Frankreich gesandt werden. Das nemliche Gesetz vom 22ten August 1791 will, dass die Waaren die aus einem französischen Hafen in den andern gehen, müssen auf die nemliche Art deklarirt und visitirt werden, als wenn sie ins Ausland bestimmt seyn, aber der Transport von einem Hafen in den andern ist von aller Abgabe frei, jedoch sind sie der Verfügung die man wegen dem Sicherheits-Schein zu beobachten hat, unterworfen. Wenn Waaren sind, wovon der Ausgang ganz verbotten ist, oder wenn die Abgaben davon leidlich sind, wenn sie ins Ausland gehen, so müssen in einem oder andern Falle, die Kisten, Ballen, Koffer und Fässer worinn die Waaren verpackt sind, plombirt und geschnürt werden, um allen Unterschleif zu verhüten.

„Wenn es Waaren sind wovon der Ausgang nicht verbotten ist, und sie auch keine Abgabe bey dem Ausgang zahlen, so müssen sie nur mit einem einfachen Passierzettel begleitet seyn, um sich an dem ankommenden Hafen rechtfertigen zu können, dass die Waaren aus einem französischen Hafen kommen, um dadurch zu verhindern, dass sie die Eingangs-Rechte nicht bezahlen, welchen sie alsdenn unterworfen wären, als kämen sie direkte aus dem Auslande.

„Der Sicherheits-Schein ist eine Abfertigung, die auf eine geleistete Bürgschaft von einem andern Kaufmann, oder einer andern vermögenden Person gegeben wird, dass die Waaren, die man in einen andern französischen Hafen senden will, nicht in das Ausland gehen und darinn auch nicht aufgehalten werden, und dass selbe zu der bestimmten Zeit an den Ort ihrer Bestimmung kommen, es müsste denn ein Hindernis durch sonsten eine Ursache oder durch eine überlegene Gewalt geschehen, welches alsdenn bewiesen werden muss durch einen Verbal-Prozess, welchen der Friedensrichter vom Kanton auf die Aussage des Schiffers und der Schiffsknechte ausfertigt.

„Dieser Sicherheits-Schein muss auf der Rückseite mit einem Zeugnis von dem Receveur und den andern Vorgesetzten von der Douane von diesem

Hafen wohin die Waaren bestimmt sind, begleitet seyn, worinn sie bezeugen, dass die Waaren zur bestimmten Zeit angekommen, die nemliche Zahl, Quantität und Gewicht enthalten haben. Wenn die Zeit von dem gegebenen Termin vorüber ist, so ist der spedirende Kaufmann verbunden den Sicherheits-Schein mit dem oben erwähnten Zeugnis begleitet wieder zurück zu geben, die Uebermachung, die er davon gemacht hat, zu bescheinigen, und darinn ebenfalls anzugeben die Namen und das Gewerbe des Bürgers, welcher ihm davon die Uebermachung gemacht hat."

Eine Verfügung vom 9. Prairial des Jahres VI bestimmte:

„Erster Artikel. Die auswärtigen Kaufmanns-Waaren, ausgenommen diejenigen, deren Einfuhr in Frankreich verboten ist, die auf dem Rhein zu Mainz, Kölln und Koblenz anlangen, können daselbst ausgeladen und in besondere Lagerhäuser niedergelegt werden, die mit zwei Schlüsseln verschlossen werden sollen, wovon der eine in den Händen der Vorsteher der Zollverwaltung, und der andere in den Händen des Handelstandes bleibt, der die besagten Lagerhäuser auf seine Kosten verschaffen und unterhalten soll.

„II. Die Eigenthümer der Waaren, oder diejenigen an welche sie consignirt sind (Faktoren), sollen den Vorgesetzten der Zölle, und zwar vor dem Ausschiffen, die Manifestationen, oder Deklarationen der Kaufmannsgüter übergeben, die sich am Borde der aus dem Auslande kommenden Fahrzeuge befinden; sodann sollen sie im Beiseyn besagter Zollvorsteher ausgeschifft, von ihnen verificirt, und in ein Register eingetragen werden, das ein Zolleinnehmer halten, und in welchem jeder Eigenthümer oder Consignatär (Faktor) die ihn angehenden Sachen unterschreiben soll.

„III. Die Niederlage der Güter dauert drei Monate, während welcher die niedergelegten Güter auf dem Rheine zollfrei ins Ausland spedirt werden dürfen; die Gegenstände, die während dem nämlichen Zeitraum für Frankreichs Verbrauch aus der Niederlage gezogen werden, so wie diejenigen, welche nach Ablauf der drei Monate noch darinn vorhanden seyn werden, sind den Eingangsgebühren unterworfen.

„Der Zolleinnehmer soll ein Register halten, in welchem sowohl die Güter die zur Versendung ins Ausland aus der Niederlage gezogen werden, als diejenigen, welche die Eingangsgebühren entrichten müssen, erwähnt werden sollen."

Im Jahre 1803 verlangte die französische Regierung von den vier neuen Departements am Rhein einen glänzenden Beweis ihrer patriotischen Anhänglichkeit und Hingabe durch reiche Beiträge zur Erbauung platter Schiffe, welche im Kriege gegen England zur Zernichtung des Feindes dienen sollten. Das merkwürdige Decret des Präfekten du département du mont Tonnere vom 25. Prairial des Jahres XI, welches zur Zeichnung für diesen Zweck aufforderte, lautet folgendermassen:

„**Auszug aus dem Register der Beschlüsse des Präfekten des Departements vom Donnersberg**, Mainz, am 25ten Plairial II. Jahres.

„Der Präfekt des Departements vom Donnersberg,

„In Erwägung, dass die Republik zu einem Kriege gezwungen ist, der um so verhasster seyn muss, da er die Folge des Geizes und der Treulosigkeit einer alle Verträge verlezzenden Regierung ist, und zum Zwekke hat, ganz Europa zu unterjochen und dem merkantilischen Systeme eines Volkes zu unterwerfen, welches sich zum einzigen Beherrscher aller Meere aufwirft und in seiner übermüthigen und feilen Anmassung den Handel der ganzen Welt an sich zu reissen strebt;

„Dass der Wohlstand des Akkerbaues und der Industrie nicht nur in Frankreich, sondern auch in ganz Europa bei diesem Streite interessirt ist, und dass in der Folge weder Verbesserung noch Freiheit des Handels statt finden würde, wenn wir, zu Knechten von England herabgewürdigt, wie die sklavischen und unterdrükten Nationen Indiens, gezwungen wären, uns für Tributaires ihrer Handels-Gesellschaften zu erkennen, und den Calculn ihrer Komptoirs zu unterwerfen;

„Dass, bei dieser Lage der Dinge, die französischen Departemente, welche in der Nachbarschaft von Deutschland liegen, die Demüthigung der brittischen Regierung und die Wiederherstellung eines gerechten Gleichgewichtes des Handels wünschen müssen, um die Fesseln, welche die Politik ihrer Industrie anlegen musste, zu lösen, und stets wachsende Quellen des Wohlstandes zu eröffnen;

„Dass es ausser diesen wichtigen Gründen, keinen rechtlichen und gerechten Mann, dass es keinen Franken giebt, der wahre Anhänglichkeit an seine Regierung hat, der nicht aus allen Kräften zur Demüthigung dieser Insulaner mitzuwirken trachten sollte, welche während der Revolution die Urheber aller Unfälle waren, die sie begleiteten, und welche, stolz auf ihr Gold, ohne Zweifel schon Anstalten treffen, solches auszustreuen, um neue Verbrechen zu erkaufen.

„Beschliesst: I. In jeder Gemeinde des Departements vom Donnersberg soll ein Register für freiwillige Subskriptionen zur Erbauung platter Schiffe und anderer Fahrzeuge, womit eine Landung in England ausgeführt werden kann, eröffnet werden.

„II. Dieses Register soll einen Monat lang offen bleiben. Nach Verlauf dieser Zeit soll der Maire dasselbe schliessen und arretiren, das Original behalten, und eine beglaubigte Abschrift an den Unterpräfekten des Bezirkes schikken.

„III. Die Unterpräfekten sollen diese Verzeichnisse visiren und den Gemeinde-Einnehmern zurückschikken, damit sie solche sogleich in Erhebung sezzen.

„IV. Sie sollen ein allgemeines Verzeichniss für den Bezirk verfertigen und dem Präfekten zusenden, welcher dem General-Einnehmer eine beglaubigte Abschrift davon zustellen wird. Lezterer ist beauftragt, die Erhebung nach den gewöhnlichen Formen zu besorgen.

„V. Die Gemeinde-Einnehmer sollen den an sie gezahlten Betrag der freiwilligen Subskriptionen in die Kassen der Bezirks-Einnehmer abliefern. Es soll ein besonderes Verzeichniss darüber gemacht werden.

„VI. Die Bezirks-Einnehmer sollen den Ertrag der Subskriptionen in die Kasse des General-Einnehmers abliefern, welcher dem Präfekten von den Ablieferungen, sowie sie geschehen, Nachricht zu geben hat.

„VII. Der General-Einnehmer hat dem Minister des öffentlichen Schazzes die Summen, welche er wird erhalten haben, nach den gewöhnlichen Formen zu verrechnen. Das allgemeine Verzeichniss, welches er dem Präfekten zustellen muss, wird auf Betreiben des lezteren an den Minister der Marine geschikt werden.

„VIII. Gegenwärtiger Beschluss soll in beiden Sprachen gedrukt, öffentlich bekannt gemacht und angeschlagen werden.

Jeanbon St.-André.“

Das Institut der französischen Douane machte sich auf dem linken Rheinufer besonders in Cöln und Mainz, wo diese Plage am fühlbarsten war, in hohem Grade verhasst. Der Transit- und Speditionshandel, dem diese beiden Stapelplätze hauptsächlich ihre Bedeutung verdankten, seufzte schwer unter dem neuen Druck, welcher auch die minder umfangreichen, aber nicht weniger wichtigen Zweige des Handels, den Eigen- und Commissionshandel, nicht verschonte.

Zur raschen und sicheren Beförderung der Transitgüter war ein freier abgeschlossener Raum am Ufer erforderlich, um die für den Transit bestimmten und den Zollformalitäten der eingeführten Waaren gesetzlich nicht unterworfenen Güter von diesen letzten getrennt halten zu können. Unter dem Vorwande, dass eine solche Einrichtung den Schmuggel befördern würde, widersetzte sich die Douane jahrelang den dringenden Vorstellungen und Bitten der Schiffer und Kaufleute. Die grössten Schmuggler steckten aber in der Uniform der französischen Douaniers. Ein bestimmter Platz zum Ueberschlagen der Transitgüter aus einem Schiff in das andere hätte für sie eine Controle zur Folge gehabt, der sie sich um jeden Preis zu entziehen strebten. Unter hundert Ballen, welche zu Cöln und Mainz ausgeladen wurden, waren höchstens vier bis fünf Colli für den Eingang bestimmt, die andern für den Transit. Die Visitation blieb gleichwohl auf alle Güter ausgedehnt, um das schmähliche System einer Ausbeutung und Plünderei aufrecht zu erhalten, wie sie seit den Zeiten des Faustrechts auf dem Rhein nicht mehr vorgekommen waren. Absichtliche Verzögerung, hinterlistige Verdächtigungen, willkürliche Erpressungen, plumper Gebrauch der rohen Gewalt zu gemeinen persönlichen Zwecken — das waren die geheimen Triebfedern dieses Systems. Ehe der ankommende Schiffer ausladen durfte, wurde er sieben bis acht Tage aufgehalten. Im Herbst, wenn sich oft mehr als die Hälfte des ganzen jährlichen Speditionsverkehrs auf einen Zeitraum von vier Wochen zusammendrängte, kam der Schiffer oft erst zwei Wochen und länger nach seiner Ankunft zum Ausladen, und war während der kostbarsten Zeit im ganzen Jahr zum Müssiggang verurtheilt. Der süddeutsche und schweizerische Empfänger erhielt die Waaren, welche er für den Absatz im Winter bestimmt hatte, häufig erst im darauffolgenden Frühjahr. Inzwischen waren dann oft die Preise gewichen, und er hatte ausser der Preisdifferenz auch noch die theuren Ueberwinterungskosten und hohe Wasserfracht zu tragen. Die Zahl der Bureaubeamten stand in keinem Verhältniss zu der Fülle von Schreibereien.

Von den transitirenden Gütern musste der Spediteur vor ihrer Ausladung eine detaillirte Declaration vorlegen, in welcher Zahl, Gewicht, Maass und Gattung der Waare genau anzugeben war. Bei Ausfertigung dieser Declaration hielt er sich an den Avisbrief. Da aber der Ausländer mit den Formalitäten, Schlichen und Ränken der Douaniers nicht immer bekannt war,

so traf es sich sehr häufig, dass der Inhalt der Ballen nicht genau mit der Declaration übereinstimmte: bald fehlte es am Gewicht, bald am Maass, bald waren beigepackte Kleinigkeiten ganz vergessen, bald war der Gegenstand nicht bei seinem rechten Namen genannt. Schickte der Remscheider Eisen- und Stahlwaarenfabrikant ausser Eisen- und Stahlwaaren etwa ein Dutzend Kaffeemühlen, die nicht besonders als „mercerie“ declarirt worden, so wurden die Kaffeemühlen confiscirt und der Spediteur in 100 frs. und mehr Strafe genommen. Hatte der Mainzer Spediteur von Frankfurt einen Ballen Halbleinen empfangen und in der Declaration gewissenhaft wörtlich „demilin“ übersetzt, so behauptete die Douane aller deutschen Ursprungszeugnisse zum Trotz: die Waare sei nichts anderes als englische Siamoise, und confiscirte sie unerbittlich. Auf solchen Raub folgten dann Rechtsverwickelungen und Prozesse zwischen Absender, Spediteur und Empfänger.

Da die Douane verlangte, dass die erwähnte Declaration innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Ankunft des Schiffers eingereicht sein sollte, und im Unterlassungsfalle alle an Bord befindlichen, in Frankreich prohibirten Waaren confiscirte, so fingen die grössten Schiffe an, einen Anhang mit sich zu führen, in welchem alle mit Ursprungszeugniss nicht versehenen Güter, sowie solche, über welche man keine detaillirte Declaration geben konnte, besonders geladen waren. Diesen Anhang liess der Schiffer auf dem rechten Ufer, während er mit dem Hauptschiff sich der zollamtlichen Abfertigung am linken Rheinufer unterzog. Hatte aber das Falkenauge der Douane den Nachen bemerkt, so wurde Jagd auf ihn gemacht und die Saisie verhängt.

Kein Wunder, dass die Landstrassen des rechten Rheinufers anfingen fast belebter zu werden als der Rhein selbst. Ein grosser Theil der Berggüter verliess bei Düsseldorf den Strom, umging den Cölner Stapel, wurde bei Zündorf oberhalb Cöln wieder ins Schiff gebracht, um in Walluf, unterhalb Mainz, wieder ausgeladen, mit Umgehung des Mainzer Stapels in Kostheim an der Mündung des Mains abermals an Bord umgeladen zu werden und auf diese Weise nach Frankfurt zu gelangen. Wie bedeutend die Spesenrechnungen eines solchen unnatürlichen Verkehrs auch sein mochten, er nahm um jene Zeit zwischen Frankfurt und Düsseldorf eine grosse Ausdehnung. War man doch wenigstens sicher, der gefürchteten Douane der beiden Stapelstädte zu entgehen und sein Gut wirklich in Besitz zu erhalten.

Den Düsseldorfern, die bekanntlich bis zum Lüneviller Frieden französisch waren, gefiel die Sache so gut, dass sie sich vom Präfekten des Rhein- und Mosel-Departements die freie Schifffahrt von Düsseldorf nach Coblenz mit Uebergehung des Cölner Stapels bewilligen liessen, welche ihnen freilich aus Rücksicht auf Cöln wieder entzogen ward.

Die Duisburger Kaufleute und Spediteure, welche von der bevorzugten Stellung Düsseldorfs sehr benachtheiligt wurden, wandten sich an ihre Regierung. Auf eine im Februar 1800 von ihnen überreichte Eingabe erhielten sie schon im folgenden Monat März desselben Jahres von dem um Handel und

Seewesen hochverdienten Staatsminister Struensee eine Antwort, die als ein Beitrag zur Geschichte der damaligen Zustände am Rhein hier Platz finden möge.

„Sa Majesté“ — schrieb der Chef des preussischen Zoll- und Accisewesens — „Sa Majesté le Roi de Prusse fait savoir au commerce de Duisbourg, qu'à la suite de sa réclamation du 25 Février 1800 et à l'effet de maintenir ses rapports commerciaux avec l'Etranger, Sa Majesté a ordonné à la Direction de Péages et accises à Emmeric de faire percevoir cinquant Stüvers par last pour droit de péage et d'accise sur les bateliers de Düsseldorf, qui remontent le Rhin, par conséquent dix Stüvers de plus, que le commerce de Duisbourg n'a proposé. La même proportion sera observé à l'égard de ceux, qui descenderont le fleuve.“

Die Düsseldorfer setzten indessen ihre Bemühungen, den Transit mehr und mehr an sich und auf das rechte Ufer zu ziehen, unermüdlich fort. Cöln suchte die Handelswelt zu überzeugen, dass der Weg auf der linken Rheinseite immer noch vorzuziehen sei. In einem vom 5. Germinal des X. Jahres der Republik (26. März 1802) datirten Circular der Cölner Handelskammer an das auswärtige handelnde Publikum wird die Rheinfahrt im Interesse der Stapelstädte gegen die üblen Nachreden der Düsseldorfer im günstigen Lichte geschildert. Ihre klägliche Lage lässt sich aber selbst in diesem Dokument nicht verkennen.

„Die Ausstreuungen,“ heisst es in demselben, „welche einige Düsseldorfer Kaufleute über die Lage des Handels und der Schifffahrt auf dem Rheine im Auslande gemacht, und worin sie unsere Lage in dem nachtheiligsten, die ihrige hingegen in dem möglichst vortheilhaftesten Lichte zu zeigen gesucht haben, machen es uns zur Pflicht, dem auswärtigen handelnden Publikum diese Lage der Dinge in dem wahren Gesichtspunkte darzustellen.

„Die Düsseldorfer behaupten, dass die Versendung der Güter auf der linken Rheinseite über Cöln und Mainz mit sehr vielen Gefahren und Formalitäten verbunden sei, dass besonders aus dem Gesetze vom 10ten Brümaire 5ten J. die grösste Gefahr für die Güter entstehe, weil kraft dieses Gesetzes in dem Falle, wenn englische, oder als englisch angesehene Güter in einem Schiffe gefunden würden, alle übrigen darin befindlichen Güter, ihr Ursprung und ihre Bestimmung mögen sein, welche sie wollen, konfiszirt wären, wogegen die Versendung von Düsseldorf nach Mainz aller Gefahren und Formalitäten enthoben sei.

„Um diese Ausstreuungen zu widerlegen, brauchen wir nur folgende Bemerkungen denselben entgegen zu stellen:

„Unwahr ist es, dass die englischen, oder als englisch angesehenen Güter, welche von den französischen Zollbeamten in einem Schiffe gefunden werden könnten, die Konfiscation der übrigen Güter nach sich ziehen. In

diesem Falle trifft die, durch das Gesetz bestimmte Strafe blos den Eigenthümer der englischen Waare, und den Schiffer, der solche einlud.

„Eben so müssen wir der Behauptung widersprechen, dass in Hinsicht der Formalitäten, und der aus Nichtbeobachtung derselben entstehenden Gefahren, die Route über Düsseldorf nach Mainz jener über Cöln und Mainz vorzuziehen sei. Wahr ist es auf der einen Seite, dass bei den Aus- und Einladungen zu Düsseldorf und Zündorf die Schiffer keinen Formalitäten und Gefahren unterworfen sind; allein auf der andern Seite kann es nicht geläugnet werden, dass eben diese Spedizion über Düsseldorf und Zündorf mit Nachtheilen verbunden sei, welche jene Vortheile wieder aufwiegen. Zu Cöln wird gemäss den bestehenden Stapelgesetzen kein holländisches Gut angenommen, welches nach Düsseldorf adressirt wurde; noch weniger ist es den Düsseldorfer Schiffern (und zwar aus dem nämlichen Grunde) erlaubt, diese Güter Cöln vorbei direkte nach dem Oberrheine zu führen. Es bleibt also den Düsseldorfern kein Mittel übrig, die von Holland aus an sie adressirten Güter weiter zu befördern, als sie entweder mit Frachtwagen direkte nach Frankfurt zu schicken, oder sie 10 Stunden weit zu Lande nach Zündorf zu senden, dorten wieder einladen, und zu Wasser nach Mainz führen zu lassen. Beide Wege sind nun aber mit grossen Unannehmlichkeiten verbunden; einestheils zieht die Verführung zu Lande nicht nur grössere Kosten, sondern auch nur zu oft den Ruin der Güter nach sich, anderntheils ist es neuerdings unsern oberrheinischen Schiffern verboten worden, Güter von Zündorf nach dem Oberrheine mitzunehmen, ein Verbot, welches die Düsseldorfer zwingen wird, eigene Schiffer zu Zündorf anzustellen, welche natürlich wegen Abgang des Gutes dorten weit länger, als unsere Schiffer in unserm Hafen, werden warten müssen, bis sie eine in etwa bedeutende Ladung erhalten.

„Zudem können wir behaupten, dass sowohl die von Holland nach Düsseldorf, als auch die von Zündorf nach Mainz fahrenden Schiffer, während ihrer Fahrt, und besonders bei der Anlandung an den Wasserzöllen, in Rücksicht jener Güter, die nicht mit den nöthigen Papieren begleitet sind, den nämlichen Gefahren, wie die über Cöln nach Mainz fahrenden Schiffer ausgesetzt seien. Besonders ist dieses der Fall bei den zu Zündorf einladenden Schiffern; diese haben bei ihrer Ankunft zu Mainz (wo sie wegen dem dortigen Stapelrechte anlanden müssen, es sei dann, dass der Besteller der Güter die, mit so grossen Gefahren verknüpfte Umladung auf der Mainspitze vorziehen wolle), zu Mainz, sagen wir, haben diese Schiffer nicht nur die nämlichen Formalitäten zu erfüllen, wie die unsrigen, sondern sie sind auch noch grösserer Gefahr, als diese, unterworfen: denn der kölnische Handelsmann und Schiffer, die unmittelbar unter den Gesetzen der französischen Republik leben, und täglich in Verbindung mit der Douane stehen, müssen natürlicher Weise die auf die Douane Bezug habenden Gesetze sowohl theoretisch als praktisch weit besser kennen, als die Bewohner der jenseitigen Handelsplätze und ihre Schiffer. Jene Güter, so einmal das Büreau von

Cöln passirt sind, haben wegen ihres Ursprunges keine fernere Gefahr auszustehen *), weil sie dorten mit den gehörigen Expedizionen versehen werden, wogegen jene Güter, welche von der andern Rheinseite nach Mainz direkte gehen, sehr oft Gefahr laufen, konfiszirt zu werden. Selbst in dem Falle, wenn Zertifikate fehlen, oder nicht in Richtigkeit sind, können dieselben weit besser von Köln aus, als von Mainz, in Holland nachgesucht und berichtigt werden.

„Die nämlichen Bemerkungen lassen sich auch auf die Herunterfahrt von Mainz über Zündorf und Düsseldorf anwenden; auch bei dieser trifft man die nämlichen Nachtheile und Unannehmlichkeiten an.

„Was übrigens die bei Aus- und Einladung der Güter in unserm Hafen zu beobachtenden Formalitäten betrifft, so ist diese Beschwerde theils durch die tägliche Uebung, theils durch den Eifer des Douanendirekteurs, der Erfüllung dieser Formalitäten alle mögliche Schleunigkeit zu geben, um ein Merkliches gemindert. Vor Ankunft der Schiffer werden bereits die Deklarationen eingegeben, so dass bei ihrer Ankunft gleich zum Ausladen geschritten werden kann.

„Aus diesen verschiedenen Bemerkungen ergibt es sich, wie wenig die Behauptungen, welche die Düsseldorfer zum Nachtheil unsres Handels und unsrer Schifffahrt öffentlich gewagt haben, gegründet seien. Die hiesigen Handelsleute glauben daher auf das vorzügliche Zutrauen, welches ihre Freunde im Auslande ihnen von jeher schenkten, noch immer den nämlichen Anspruch machen zu können, und sie haben die Ehre, ihre respektiven Freunde zu versichern, dass sie sich auch forthin bestreben werden dieses Zutrauen durch ihre Sorgfalt zu rechtfertigen."

Aehnliche Schreiben wurden von Mainz aus in die Handelswelt befördert, dort wie hier ohne besondern Erfolg.

Der Januskopf der französischen Douane war nicht blos nach der Wasserseite, sondern auch nach der Landseite hingewendet und hemmte den Verkehr zwischen den Hauptstädten am Rhein und dem platten Lande durch absichtliche Uebertreibungen des Diensteifers und fortwährende Chikanen.

Der arme Schuhflicker vom Dorf, der sich einfallen liess, ohne Passirzettel mit ein Paar Pfund gekauften Sohlleders die Stadt zu verlassen, wurde ebenso schonungslos behandelt als der Bauer, der, des Harrens endlich müde, dem von Hunderten seines Gleichen umlagerten, auch wohl gar verschlossenen Douanen-Bureau den Rücken kehrte, ohne für seine kleinen Einkäufe den vorgeschriebenen passe-avant gelöst zu haben. Bei Ausfertigung dieser passe-avants wurde für manche zum innern Consum bestimmte Waaren sogar noch ein certificat d'origine verlangt, das in den meisten Fällen unmöglich beizubringen war.

*) Die Untersuchung in Cöln war keineswegs ein Schutzmittel gegen Confiscation in Mainz. Auch solche Fälle kamen vor, dass die in Cöln zollamtlich abgefertigte Güter in Mainz beanstandet und confiscirt wurden. A. d. H.

Was aber mehr als alles Andere das sittliche Gefühl der Bevölkerung empörte, waren die Visitationen, denen die vom rechten Ufer kommenden Personen sich aussetzen mussten. Dies Betasten des eigenen Körpers, dies Durchwühlen der Taschen, der eigenen Kleidung ward von den rohen Händen mit einer solchen Frechheit ausgeübt, ohne Rücksicht auf Alter und Geschlecht an Mann und Weib vollzogen, dass Niemand das jenseitige Ufer betrat, den nicht die Noth dazu zwang. Die Frauen mussten bei dieser Gelegenheit aus dem ungeschlachten Munde der Douaniers oft die frivolsten Bemerkungen hören; für Männer, welche ihrem gerechten Unwillen durch Wort oder Widerstand Luft machten, war die Wachtstube ganz in der Nähe. Man zwang die Verdächtigten nicht selten, sich gänzlich zu entkleiden, und suchte durch Beschämung noch zu bestrafen, wo man hätte um Verzeihung bitten müssen. Der Schmuggel aber ward auf die unverschämteste Weise nicht trotz, sondern wegen, in vielen Fällen mit Wissen und Willen der Beamten, im ausgedehntesten Maasse am Rhein wie an der Elbe betrieben. Das war fast das einzige blühende Geschäft, bei dem Mancher den Grund zu grossem Reichthum legte.

Die Friedens-Unterhandlungen zu Rastatt hatten zwar gedroht, das System der Privilegien und Willkür auf dem Rhein zu stürzen. Frankreich und Deutschland hatten sich dort Anfangs gegenseitig in liberalen Anträgen und Vorschlägen zur Befreiung des Rheins von seinen Fesseln, von den Ueberresten barbarischer Zeiten, wie die französischen Gesandten sagten, zu befreien. Deutscher Seits war besonders die Aufhebung des Stapels zu Cöln und Mainz und die Auflösung der Schifferzunft verlangt. Bei näherer Prüfung der Sache tauchten aber allerhand Bedenken auf. Man gönnte Holland den Genuss der Freiheit nicht, welche durch die Aufhebung des Stapels auf dem linken Rheinufer eintreten sollte; meinte auch, dass Zollfreiheit, Abschaffung des Stapels und der Schiffergilde zu Unordnungen führen und endlich dem nach Entfesselung schmachtenden Handel schlimm bekommen möchten. Man beschränkte sich daher auf den Beschluss, den Marktzwang aufzuheben, gab dagegen Anlass zu einer noch ausgedehnteren Gliederung der Schifferzünfte und liess es sonst beim Alten.

Dazwischen hatte eine finstere Mordthat ihren blutigen Schatten auf den rauschenden Rheinstrom geworfen.

Nach dem Reichsdeputations-Recess vom Jahre 1803 und der Rheinoctroi-Convention vom 15. August 1804, welche an die Stelle der früheren Zölle trat, wurden die Gebühren gemeinschaftlich von Frankreich und dem Kurerzkanzler erhoben und getheilt. Ein gemeinschaftlicher General-Director des Octroi gab den Zolleinnehmern auf dem linken und rechten Ufer auf, wohin sie ihre monatlichen Einnahmen zahlen sollten. Alle Vierteljahr wurde die Abrechnung und Vertheilung vorgenommen. Stellte sich die Einnahme auf der einen Seite höher als auf der andern, so wurde die Differenz in den folgenden Monaten ausgeglichen.

Die von Strasburg bis zur holländischen Grenze früher bestandenen 31

Zollstätten waren auf 12 Octroi-Bureaux zusammengeschmolzen. Der Zoll betrug auf der ganzen Strecke zwischen den bezeichneten Punkten ohne Unterschied der Waarengattung 2 francs für den Centner in der Bergfahrt und 1 franc 33 centimes in der Thalfahrt. Landwirthschaftliche Produkte und einzelne Artikel des breiten Consums waren noch niedriger tarifirt. Bei Vertheilung dieser Gebühren auf die einzelnen Rheinstrecken nahm man auf die Intensivität des Handels Rücksicht. Der auf den frequenteren Niederrhein fallende Bruchtheil des Octroi war verhältnissmässig höher als der auf den Mittel- und noch höher als der auf den Oberrhein ausgeschlagene Theil. Auf den Oberrhein, wo die Schifffahrt ohnehin mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, kamen ungefähr drei Theile, auf den Mittelrhein vier und auf den Niederrhein acht Theile des Tarifs. Dies Verhältniss war ein Beweis der gesunden ökonomischen Auffassung des Rheinverkehrs, durch welche sich überhaupt viele Bestimmungen jener Convention auszeichneten.

Die Convention vom Jahre 1804 war indess wie ein Hammer ohne Stiel, denn sie erstreckte sich nur bis zur holländischen Grenze. Nach Auflösung des deutschen Reichs schwächte die Continentalsperre das Ansehn und die Bedeutung des Rheins so sehr, dass der Kurerzkanzler sich im Jahre 1810, vielleicht nicht ungern, zwingen liess, Frankreich die Hälfte seines Antheils am Rhein-Octroi abzutreten. Die oberste Aufsicht und Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten blieb nun den alles centralisirenden Franzosen allein überlassen, deren grosser Kaiser mit der Gründung neuer Reiche, neuer Throne beschäftigt war.

Die im J. 1810 erfolgte Ausdehnung der Convention auf den holländischen Rhein hätte für den Handel und die Schifffahrt wenig zu wünschen übrig gelassen, wenn sie das Resultat des Friedens gewesen wäre, den das kriegsmüde Europa schmerzlich herbeisehnte, aber erst mehrere Jahre später geniessen sollte.

Wie bedeutend der Verkehr auf dem Rhein durch das Verbot der Einfuhr und des Verbrauchs englischer Waaren gelitten, mögen folgende Zahlen beweisen:
Strasburg erhielt von Mainz

1807 noch . . .	86,111	Centner	Waaren,
1808 nur noch . .	42,052	„	„
1809 blos . . .	17,527	„	„

Von Mainz gingen nach Strasburg

1807	Kaffee . . .	10,805	Ctr.	Baumwolle	1,784	Ctr.
1808	„ . . .	563	„	„	0	„
1809	„ . . .	0	„	„	0	„
1807	Tabak . . .	12,783	„	Thran	2,430	„
1808	„ . . .	5,018	„	„	0	„
1809	„ . . .	660	„	„	0	„
1807	Rohzucker . .	15,330	„	raffinirter Zucker .	19,831	„
1808	„	5,632	„	„ „ .	4,950	„
1809	„	0	„	„ „ .	362	„

Die Gesammt-Zufuhr des Mainzer Hafens betrug:

	Vom Nieder- u. Mittelrhein:	Vom Oberrhein u. Main:
1807	743,042	485,725
1808	453,572	532,902
1809	289,904	421,274

Die Gesammt-Ausfuhr auf demselben Hafen betrug:

1807	633,991	856,163
1808	515,181	508,929
1809	537,619	295,843

Die Zufuhr im Hafen zu Cöln betrug:

	Aus Holland und vom Niederrhein:	Vom Oberrhein:
1807	992,635	1,705,615
1808	830,409	1,359,670
1809	581,467	1,156,142

Die Abfuhr aus demselben Hafen betrug:

1807	1,715,321	766,201
1808	879,217	322,845
1809	769,796	121,843

Die Schweizer machten zwar Versuche, für die Sperrung der Mündungen des Rheins einigen Ersatz zu schaffen, indem sie den Waarenzug aus Italien vermittelten, Reis und andere ausländische Artikel in ihren Lauerdahnen von Basel abwärts brachten. Dergleichen Transporte waren nichts wie Tropfen im Meer.

Die bei den 12 Erhebungs-Aemtern Neuburg (Germersheim), Mannheim, Mainz, Caub, Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Homberg (Ruhrort), Wesel und Emmerich zu Berg und zu Thal erhobenen Rheinschifffahrts-Gebühren betrugen:

1807	2,563,298	frs.
1808	2,009,822	„
1809	1,820,833	„

und sanken später noch mehr, so dass 1813 fast nur noch die Hälfte von dem einging, was 1807 erhoben worden.

Den grössten Ausfall erlitt natürlich die Einnahme in der Bergfahrt, sie betrug:

1807	. .	1,386,591	frs.
1808	. .	715,504	„
1809	. .	380,870	„ und sank
1813	auf	294,833	„

Vom Jahr 1814 an stellte sich nach und nach das natürliche Uebergewicht der Einnahmen zu Berg gegen die Einnahmen zu Thal, wie überhaupt ein wachsend günstigeres Verhältniss in den Zoll-Gefällen wieder her.

Die Handelskammern von Cöln und Mainz wurden nicht müde, die französische Regierung mit Vorstellungen über die traurige Lage des Handels und der Schifffahrt während dieser Periode zu bestürmen und auf Abschaf-

fung der Missbräuche zu dringen, welche sich in der Verwaltung der Rheinschifffahrt besonders zu ihrem Nachtheil eingeschlichen hatten. Die Anhänglichkeit an Frankreich wurde dadurch eben nicht gepflegt. Endlich wurde den Organen zur Vertretung der Gewerbe, des Handels und der Schifffahrt Schweigen geboten. Es vertrug sich nicht mit dem System der Centralisation, den unteren Gliedern der Verwaltung ein selbstständiges Urtheil und einen Einfluss auf die öffentliche Meinung einzuräumen. Wie wenig dies gelitten ward, möge das folgende, im Jahre 1806 den Handelskammern des linken Rheinufers insinuirte Schreiben des französischen Ministers des Innern zeigen:

„Sa Majesté", schrieb der Minister des Innern, „Sa Majesté l'Empereur me charge, Messieurs, de vous faire connaître qu'aucun écrit ou mémoire ne doit être imprimé, soit au nom collectif de la Chambre, soit au nom d'une commission formée dans son sein, soit comme un rapport qui lui aurait été fait par un de ses membres, sans mon expresse autorisation.

„Les travaux des Chambres du commerce appartiennent à l'Administration; ils ont atteint leur but lorsqu'ils lui ont été soumis pour être appréciés par elle: c'est à l'autorité supérieure à juger des inconvéniens ou des avantages de leur publicité. La voie de l'impression, inutile en elle-même, est d'ailleurs la plus inconvenante pour faire parvenir à sa Majesté des vues ou des représentations; un mémoire imprimé, par cela même qu'il est un appel à l'opinion, n'en est plus un à l'autorité.

„Je vous invite à faire noter ces dispositions prescrites par l'Empereur, sur le registre de vos travaux, et je vous renouvelle l'assurance de ma sincère estime.

Champagny."

Die Siege der Alliirten und der Sturz des französischen Kaisers gaben das Signal zu einer neuen Wendung der Dinge auf dem Rhein. Im August 1816 trat die durch die Wiener Congressacte eingesetzte Central-Commission in Mainz zusammen.

Holland hatte nach seiner wiedergewonnenen Freiheit die alten Belästigungen eintreten lassen. Aber der Rhein, und mit ihm alle deutschen Ströme, sollten frei werden; die Wasserstrassen sollten aufhören zu trennen und anfangen zu einigen, den Völkerverkehr zu erleichtern, das Band der materiellen Interessen um die friedlichen Bewohner unserer schönen Ströme zu schlingen. Das war der Sinn des 5. Artikels des Pariser Friedenschlusses, durch welchen die auf dem Rhein zur Erreichung dieses grossen Ziels durch die Convention von 1804 getroffenen Einrichtungen nun auch auf die übrigen Flüsse ausgedehnt werden sollten, welche das Gebiet verschiedener Staaten durchströmen.

Wie zweckmässig und empfehlenswerth diese Anstalten und Einrichtungen in vieler Beziehung auch waren, es fehlte ihnen noch Manches, um als vollkommene Muster eines in allen Theilen gut geregelten Systems dienen zu können; es klebte ihnen noch Manches an, das dem Geiste fremd war, in welchem die Freiheit der Schifffahrt verkündet worden. Sie sollten nicht ohne heftige Kämpfe davon geläutert werden. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde zwischen Mainz und Cöln eine regelmässige Eilfahrt, eine Postschifffahrtslinie eingerichtet, welche Reisende und deren Gepäck, aber keine eigentlichen Frachtgüter fuhr. Diese s. g. Jachten durften nur so gross sein, dass sie mit Hülfe Eines Pferdes stromaufwärts fahren konnten. Die Fahrt von Mainz bis Cöln war im ersten Viertel dieses Jahrhunderts während der sechs Sommermonate auf zwei ganze Tage, die Fahrt von Cöln nach Mainz auf drei Tage festgesetzt. In den sechs Wintermonaten wurden zur Thalfahrt drei, zur Bergfahrt vier Tage bewilligt.

In einer vom 4ten Messidor des Jahres XII der Republik datirten Verordnung über die Polizei der Postschiffe zwischen Mainz und Cöln, welche der damalige Maire der Stadt Mainz erliess, ist der Tarif für diesen Postdienst vorgeschrieben. Nach demselben zahlte man von Mainz bis Coblenz 6 und bis Cöln 12 frs. für die Person, und 1 fr. 50 cent. bis Coblenz und 3 frs. bis Cöln für den Centner Effecten. Ein Wagen kostete von Mainz bis Coblenz 47 frs. 41 cent. und 71 frs. 12 cent. bis Cöln, wenn er in der Jacht selbst unterzubringen, aber 71 frs. 12 cent. bis Coblenz und 94 frs. 82 cent. bis Cöln, wenn er in einem besondern Fahrzeug angehängt war. Für eine aussergewöhnliche Fahrt musste entrichtet werden: für eine Jacht mit einem

Pferde bis nach Coblenz 144 frs., bis nach Cöln 216 frs.; für eine Jacht mit zwei Pferden bis nach Coblenz 192 frs., bis Cöln 288 frs.

Das Institut dieser „Wasserdiligence“ bildete einen besonderen Zweig der Schiffergilde, blieb auch nach der französischen Zeit im Gange und erhielt sich bis zur Einführung der Dampfschiffe. Noch jetzt kann man die alten Wasserdiligencen an den Markttagen zu Mainz unterhalb der Brücke landen sehen.

An Gütern wurden durch die Wasserdiligencen im Jahre 1821 zu Berg 11,814 Ctr., zu Thal 14,274 Ctr. befördert. Ueber die Zahl der von den Jachten transportirten Personen fehlen die Angaben; dagegen ist die Einnahme bekannt, welche dieses Unternehmen aufbrachte, das unter der Controle der provisorischen Verwaltung der Rheinschifffahrt stand und gewisse Prozente in die Unterstützungskasse für Schiffer zahlen musste. Aus dem Tarif und der Gesammteinnahme kann man ersehen, dass die Zahl der Reisenden, welche damals die besuchteste Strecke des Rheins befuhren, sehr gering war und sich auf wenig Tausende belief, während sie bald nach Einführung des Dampfes auf soviel Hunderttausende steigt.

Die Einnahmen für Fahrten der Wasserdiligencen zwischen Mainz und Cöln betrugen 1814 44,106 fl., erreichten 1818 106,878 fl. und fielen seitdem bis 1825 auf 68,733 fl. Die Abnahme der Einnahmesummen während der letzten Jahre erklärt sich hauptsächlich aus der Errichtung von Eilwägen längs des linken Rheinufers: die Schneckenpost zu Wasser konnte mit dem Landfuhrwerk nicht concurriren, geschweige denn später mit dem Dampfe.

Im Jahre 1815 begannen auf Grund des fünften Artikels des Pariser Friedens in Wien die wichtigen Berathungen, welche erst 16 Jahre später zum Schluss kommen sollten.

Jusqu'à Mayence — jusqu'à Cologne und jusqu'à la mer — das war die Frage, um deren Lösung seit 1815 in Wien und in Mainz gekämpft wurde, bis die Convention vom Jahre 1831 diesem Kampf ein Ende machte. Er ist, wenn auch von historischem Interesse für uns, doch von wenig erquicklichen Erscheinungen begleitet. Desto wichtiger sind die Thatsachen, welche sich inzwischen auf dem Rhein zutrugen.

Im Jahre 1824 wurden auf dem Niederrhein die ersten nachhaltigen Versuche gemacht, sich zum Transport der Reisenden und Güter des Dampfes zu bedienen. Das Dampfboot „Seeländer“ fuhr am 26. October 1824 von Rotterdam zu Berg und kam nach mancherlei Aufenthalt am 29. October in Cöln an. Von hier ward ein mit 2000 Ctr. zur Abfahrt nach Mainz bereit liegendes hölzernes Fahrzeug ins Schlepptau genommen und eine kurze Strecke weit hinaufgeschleppt. Das Dampfschiff selbst, dessen Maschine nicht mehr als 45 Pferdekraft besass, setzte seine Fahrt in den darauffolgenden Tagen bis Caub fort und kehrte dann nach Holland zurück. Der Beweis, dass die Dampfkraft auf dem Rhein anwendbar sei, war geliefert.

In richtiger Erkenntniss der Zukunft boten sich die beiden bedeutendsten Städte des Rheins die Hand, um für den nahen bevorstehenden Verlust des Umschlagrechts bei Zeiten Ersatz in Eröffnung neuer Erwerbsquellen zu schaffen. Die Regierungen der Rheinuferstaaten erleichterten und beförderten diese Bestrebungen.

Im Jahre 1824 betrug die Menge der aus Antwerpen zu Wasser in Cöln angekommenen Güter 38,600 Centner; im folgenden Jahre fand, in Folge des Einflusses der Dampfkraft auf jener Rheinstrecke, schon eine Zunahme dieses Verkehrs um 19,138 Centner statt. Die aus dem genannten holländischen Hafen nach Cöln gebrachten Güter, an deren Transport zunächst zwei Dampfschiffe Theil genommen hatten, waren auf 57,738 Centner gestiegen. Das Gewicht aller, aus sämmtlichen holländischen Häfen in Cöln im Jahre 1825 angelangten Waaren betrug 560,534 Centner. Die Dampfschifffahrt verhielt sich also damals gegen die Segelschifffahrt ungefähr wie 1 : 32. Heute ist dies Verhältniss beinahe umgekehrt.

Dass es so kommen würde, auf dem ganzen Rheine kommen würde, hofften die Einen, fürchteten die Anderen, ahnten Beide.

Die Einführung der Dampfkraft auf dem Rhein stiess auf den heftigsten Widerstand, Theorie und Praxis suchten die Unzweckmässigkeit, die Gefahr, die Ungerechtigkeit darzuthun, welche mit dieser Neuerung verbunden wäre.

Während die Schiffer des Mittel- und Oberrheins den sichern Untergang prophezeiten, thaten ihre niederländischen Genossen, was schon längst vorgeschlagen worden, aber nicht geschehen war: sie errichteten von der holländischen Grenze bis Cöln Pferde-Relais, an denen stets frische Pferde zur Verfügung standen. Die Transporte, welche sonst 14 Tage dauerten, wurden jetzt, Dank der Concurrenz des Dampfes, in 5—6 Tagen bewerkstelligt. Solches Beispiel verfehlte nicht, dem Dampf stromaufwärts Bahn zu brechen. Wie zu Lande so zu Wasser. Der Kampf spann sich noch eine Zeit lang fort, das hergebrachte Alte klammerte sich mit aller Kraft an's Dasein, bis es dem hereinbrechenden Neuen sein Recht nicht länger streitig machen konnte.

Ein regelmässiger Dienst der Schleppschiffe mit eisernen Kähnen ward erst im Jahre 1842 auf dem ganzen Rhein von den holländischen Häfen bis Strasburg hinauf organisirt.

Vor der Convention von 1831 regelte die provisorische Verwaltung von einer Frankfurter Messe zur andern die Frachten. Die Handelskammern von Cöln, Mainz, Strasburg und Frankfurt mussten dabei ihr Gutachten einreichen und sich über die Frachtsätze untereinander einigen. Konnten sie dies nicht, so nahm die provisorische Verwaltung auf Grund der eingereichten Handelskammer-Berichte eine Durchschnittsrechnung vor und bestimmte darnach den Frachtsatz. Später hörte dies auf. Seit der Convention von 1831 werden die Frachten ohne Einmischung der Verwaltungsbehörden geregelt und sind, Dank der freien Concurrenz, seitdem mehr und mehr heruntergegangen.

Man zahlte von Rotterdam bis Cöln per Centner:

	Nach dem Tarif von 1739.	Nach dem holländ. Tarif von 1818.	Nach Tarifen und Uebernahmen vom J. 1833.	vom J. 1848.	vom Jahr 1856.
Für Kaffee . . .	1 Rthl. 40 Stüb.	1 fr. — cs.	75 cs.	70 cs.	6½ Sgr. frei ab Rotterdam bis frei ab Cöln, also mit Inbegriff der Cölner Platzspesen, daher für Fracht ca. 60 cs.
„ Baumwolle	1 „ 20 „	1 „ 50 „	1 fr.	80 „	
„ Tabak . . .	1 „ 20 „	1 „ 33 „	85 cs.	80 „	

In ähnlicher Weise gestalteten sich die Frachtverhältnisse auf den übrigen Strecken des Rheins.

So kämpfte der Stapel für seine Existenz gegen die freie Schifffahrt, die Gilde gegen die Freiheit des Erwerbs, das Segel gegen den Dampf. Und in diesem Ringen und Kämpfen rückte der Zeiger des Fortschritts auf dem flüssigen Zifferblatt der Zeit leise voran.

Nach amtlichen, vor und nach der Convention gemachten Erhebungen betrug die Zahl der Schiffer und Schiffe auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen von Basel bis zur holländischen Grenze

	Auf dem Rhein: Schiffer	Schiffe	Auf den Nebenflüssen: Schiffer	Schiffe	Zusammen: Schiffer	Schiffe
1819 . . .	815	1043 . . .	802	1438 . . .	1617	2481
1820 . . .	875	1108 . . .	875	1733 . . .	1750	2841
1848 . . .	691	748 . . .	936	1343 . . .	1627	2190

Dies Zahlenverhältniss ist auf den ersten Blick höchst überraschend. Bei näherer Betrachtung wird sich jedoch zeigen, dass es dem Eingangs gerühmten Aufschwunge der Rheinschifffahrt nicht widerspricht. Die Zahl der Schiffer und Schiffe ist für den Stand der Schifffahrt ebenso wenig maassgebend, als die Zahl der Spinner und Weber für den Stand der Baumwoll-Manufaktur: es kommt auf die Leistung an, auf die Ladungsfähigkeit der Schiffsgefässe und auf die Zahl ihrer Fahrten, auf Raum und Zeit.

Den in dieser Beziehung eingetretenen Unterschied zeigt die folgende Zusammenstellung über die Zahl der zu Cöln und Mainz angekommenen und abgegangenen Schiffe im Verhältniss zu ihrer Ladungsfähigkeit.

	Es kamen nach u. gingen von **Mainz** Schiffe	Darunter Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 50-300 Centner.	300-2500 Centner.	2500-5000 und mehr Centner.	Es kamen nach u. gingen von **Cöln** Schiffe	Darunter Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 50-300 Centner.	300-2500 Centner.	2500-5000 und mehr Centner.
1822	5236	1556	3129	551	7247	3596	2575	1076
1823	5385	1601	3199	585	8079	3959	2827	1293
1824	4715	1515	2749	451	7568	3669	2778	1121
1825	5531	1924	3024	583	8864	4469	3206	1189
1826	5713	1911	3168	634	8951	4276	3317	1358
1850	11334	1103	8150	2081	8521	95	4931	3495
1851	11522	1307	8392	1823	8180	86	4324	3770
1852	13500	1385	9884	2231	9537	227	5218	4092
1853	16118	Die Ladungsfähigkeit der unbeladenen Schiffe wird erst in neuester Zeit wieder angemerkt.			9668	250	5326	4092
1854	18233				12865	848	7082	4935
1855	17533				12065	887	6431	4747

Aus dieser Vergleichung ergibt sich, dass die Zahl der Fahrzeuge von der geringen Ladungsfähigkeit von 50—300 Ctr. bei Mainz und besonders bei Cöln bedeutend abgenommen hat. Die Zahl der Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 300—2500 Ctr. hat sich auf dem Oberrhein verdreifacht, auf dem Unterrhein verdoppelt. Die Zahl der grösseren Schiffsgefässe mit einer Ladungsfähigkeit von 2500—5000 Ctr. und darüber hat sich bei Mainz sowohl wie bei Cöln fast vervierfacht. Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 10,000 Ctr. und darüber sind jetzt keine Seltenheit mehr. Nebenbei gesagt möge man an diesem Beispiel sehen, wie leicht Zahlen zu Trugschlüssen führen, wenn man nicht in der Lage ist, sie gehörig zergliedern zu können.

Schon im Jahre 1821 sollen zwei mit Colonialwaaren beladene Fahrzeuge von Havre nach einer neuntägigen Fahrt in Strasburg angelangt sein, um von da auf dem Rhein und Main nach Frankfurt zu gehen. Seitdem hat sich der Bergverkehr nach dem Elsass vom Rhein fast gänzlich auf die französischen Eisenbahnen und Kanäle geworfen, die mit der badischen Eisenbahn von Mannheim aufwärts auch die Schweiz versorgen. Die grossartigen Correctionen, welche Baden und Frankreich gemeinschaftlich auf dem Oberrhein unternommen haben, die Aenderungen, welche der französische Zolltarif in der letzten Zeit erfahren hat und in Zukunft hoffentlich noch erfahren wird, machen es nicht unwahrscheinlich, dass der Oberrhein in Zukunft auf's Neue der Schauplatz eines regen Schifffahrtsverkehrs werden wird. Durch die badisch-französischen Rectificationen wird an Stelle des früher verwilderten Stroms ein vortreffliches Fahrwasser geschaffen und nach Vollendung des grossartigen Systems dieser interessanten Arbeiten die Dampfschifffahrt bis Basel möglich sein.

Die in der Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge eingetretene Aenderung ist es aber nicht allein, welche bei der vorstehenden Vergleichung in Betracht kommt. In demselben Verhältniss, in welchem sich die Schiffsgefässe vergrössert haben, sind auch ihre Fahrten beschleunigt worden.

Vor der Einführung des Dampfes zum Schleppdienst rechnete man für einen Mainzer, auf den Schiffsbetrieb zwischen Cöln und Mainz angewiesenen Schiffer zwei Thal- und drei Bergreisen im Jahr, im Ganzen also fünf Reisen. Die Schiffer der Mannheimer Fahrt machten jährlich vier Bergreisen von Mainz bis Mannheim und kamen ohne Rückfracht wieder.

Jetzt machen die Rangschiffer zwischen Cöln und Mainz mit Hülfe des Schlepptaus fünf Berg- und fünf Thalreisen im Jahr, im Ganzen also zehn Reisen jährlich. In den Jahren 1820, 1821 und 1822 betrug die Zahl der in Mainz angekommenen Fahrzeuge 8531 und der von da abgegangenen 8280, im Ganzen 16811, von denen in diesem dreijährigen Zeitraum 4,019,494 Ctr. zu Berg und zu Thal angebracht und 3,938,683 Ctr. in beiden Richtungen verführt wurden. Ihr Gesammtverkehr betrug also in drei Jahren 7,958,177 Ctr.

Dieser Bewegung gegenüber gestaltete sich in den Jahren 1850, 1851 und 1852 bei Mainz der Verkehr folgendermassen: die Zahl der in dem ge-

dachten dreijährigen Zeitraum zu Mainz abgefertigten Schiffe betrug 36,366, hatte sich also in 30 Jahren mehr als verdoppelt.

Die Gewichts-Summe der von ihnen an dem bezeichneten Punkte des Rheins zu Berg und zu Thal transportirten Güter belief sich auf 26,237,401 Ctr., also fast auf das Vierfache dessen, was dort vor 30 Jahren befördert wurde.

Es lassen sich noch schlagendere Beweise über die Concentration der Bewegung des Rheinverkehrs aufstellen. Das gewählte Beispiel gehört nicht einmal zu den glänzendsten Belegen des grossen Gewinnes, welcher aus einer sorgfältigeren Benutzung von Raum und Zeit erwachsen ist. Dieser Gewinn ist bedeutender, als er nach den gemachten Mittheilungen erscheint. Der schnellere Transport hat die wichtigsten ökonomischen Folgen nach sich gezogen. In dem Verhältniss, in welchem die Dauer der Gefahr sich verminderte, welche die Güter den Wechselfällen der Wasserfahrt aussetzt, verminderte sich auch die Versicherungs-Prämie, verminderten sich die Spesen und Kosten während der Reise.

Mit der Reform, welche der Frachtentarif seit Einführung der Dampfkraft erlitt, ward der Schiffer gezwungen zu rechnen. Das war früher nicht eben seine starke Seite. Es ging ihm nicht viel anders als dem Frachtfuhrmann und Bruder Schwager auf der alten Landstrasse mit den vielen Wirthshausschildern, an denen man nicht ohne Aufenthalt vorüberfahren konnte. Auch der Schiffer war ein Freund vom Anhalten. Auf den Schiffen selbst ging es flott her. Der Schiffsjunge durfte Fleisch und Butter nicht sparen. Die Knechte waren an einen guten Tisch und guten Trunk gewöhnt, liessen den Inhalt saurer Fässer in den Rhein laufen und fütterten die Fische fleissig mit Resten von Frühstück-, Mittag- und Vesperbrod. Die Beköstigung der Mannschaft nahm einen guten Theil der Fracht in Anspruch; es blieb aber immer noch genug übrig, um den Schiffer und Herrn mit was Apartem zu bedienen. Der Schiffslohn für die Knechte macht heute nicht die Hälfte von dem aus, was sie früher erhielten. Und doch war das Leben des Schiffers in den meisten Fällen nur ein glänzendes Elend, — glänzend, so lange er sich auf der rauschenden Fahrt befand und drauf gehen lassen konnte, elend die ganze lange übrige Zeit. Tief verschuldet, in ihrem Familien- und häuslichen Leben zerrüttet, flohen die meisten Haus und Familie und fanden in der Unruhe der Reise einen traurigen Ersatz für den Verlust ihres Ansehens und für ihre Entbehrungen.

Vor Einführung der Dampfkraft wurden die Arbeiten auf den Rheinschiffen von sachkundigen, gelernten Schiffern besorgt; ihr Lohn stand im Verhältniss zur Leistung. Der Schiffsherr selbst war kein grosser Freund vom Arbeiten; er beschränkte sich auf die Ueberwachung seiner Leute und Transporte. Seit der Convention und der Concurrenz des Dampfes mit der Handarbeit ist ein neuer Geist in die Schiffer gefahren: der Herr arbeitet selbst und nimmt nur Hülfsarbeiter, von denen weit weniger Kenntnisse und Erfahrungen als früher gefordert und die demgemäss auch weit weniger besoldet

zu werden brauchen, als die Schiffsknechte der alten guten Zeiten. Nun lernte der Schiffer rechnen, alle Vortheile benutzen. Von dem Augenblick an, in welchem er die Segel einstreichen konnte, lernte er mit allen Winden segeln. Nicht blos auf das Schiffsgefäss, auf Zeit- und Raumersparniss richtete er sein verbesserndes Auge; auch den innern Haushalt seines Fahrzeugs suchte er zu vereinfachen und zu verbessern. Und dabei kam ihm ein Wesen zu Hülfe, dessen zwar in keinem zollamtlichen Register, in keiner Schifferliste gedacht wird, und das dennoch auf den heutigen Rheinverkehr eine so einflussreiche Rolle zu übernehmen anfängt, dass wir Unrecht hätten, seiner nicht mit einigen Worten rühmend zu gedenken. Dies Wesen ist das Weib, ein neuer genius nautarum.

Auf den holländischen Schiffen gehörte zwar die Frau schon seit langen Jahren zur Bemannung; auf den deutschen Rheinschiffen hat sie erst seit Kurzem angefangen, Theil zu nehmen an der Herrschaft und Arbeit. Die alten Rheinschiffer pflegten zu sagen: ein Weib an Bord bedeute Wind und bringe Unglück. Sie machten mit solchen Redensarten ihren Weibern wohl selbst gern Wind vor. Mit der Erscheinung der Frau des Schiffers an Bord kehrt ein besserer Geist der Ordnung, der Sparsamkeit und der Reinlichkeit ein in den schwimmenden Haushalt, der nun geregelt, den Händen des Schiffsjungen und der Knechte entzogen werden konnte. Von da an geht es minder geräuschvoll, minder lustig zu an Bord; aber ordentlicher, nüchterner, anständiger. Der Einfluss, den die Gefährtin des Mannes auf ihn und sein schweres Geschäft ausübt, ist beiden unverkennbar zu Statten gekommen. Die alten Schifferrohheiten, die leichtsinnige Behandlung von Geld und Gut haben einem besseren Ton, einer sorgfältigeren, gewissenhafteren Wirthschaft Platz gemacht. Es ist ein neues Streben, vom Schiffsjungen aufwärts, vom Schiffsknecht und Setzschiffer eingetreten, es auch dahin zu bringen: zum schwimmenden Eigenthum, zur kleinen niedlichen Kajüte mit den weissen Vorhängen am kleinen Fenster.

Wie früher schon in Holland, so erscheint jetzt auch auf dem Mittelrhein die Familie, deren Glieder jahraus jahrein die gemeinschaftliche Schiffswohnung nicht verlassen. Vom sauberen Hinterdeck schauen helle Kinderaugen neugierig in den grossen grünen Strom; von Wundern der Natur, von Gefahren umgeben, wächst das kleine Völkchen mitten in der lebendigen Schule des Geschäfts heran. Der Schiffer, der Weib und Kind mit sich führt, wird sicher sein Fahrzeug nicht überladen, wie Andere, bei denen die Spatzen von Bord aus den Schnabel bequem ins Wasser tauchen können. Mit diesem Zuwachs an Mannschaft und der dadurch vermehrten Sicherheit hat also auch der Handel alle Ursache zufrieden zu sein.

Früher kündigte der Schiffer seine Abreise wochenlang vorher an. So heisst es u. A. in einem „avertissement" des „wöchentlichen Mannheimer Intelligenz-, Frage- und Anzeigeblattes" vom November 1784: „Zu End dieses Monats fährt Schiffer Martin Spatz von hier nach Cöln, wer mitfahren

oder was mitgeben will, kann sich bei ihm melden." Heute liegen zwischen Mannheim und Rotterdam kaum soviel Stunden, wie damals Tage. Dank der wunderbaren Einrichtung der elektrischen Telegraphen können wir heute von Station zu Station über Gut und Leben, die dem Strome anvertraut sind, Nachricht haben. Welch ein grossartiger Prozess der Entwicklung offenbart sich in dem Unterschied zwischen Martin Spatz und dem heutigen Nestor unserer Rheinschifffahrt, Franz Haniel, und dem Nachfolger seines ebenbürtigen Mathias Stinnes, deren Flotten sich auf dem Rheinstrom schaukeln von Ludwigshafen bis zu den holländischen Seehäfen, deren Kapitäne die Telegraphendräthe spielen lassen von Mühlheim a. d. Ruhr bis Frankfurt a. M.! Man kann nicht sagen, daran sei blos die Macht des Kapitals Schuld: die Freiheit, die Intelligenz, die persönlichen Tugenden des Mannes, Sparsamkeit, Ordnungsliebe und industrieller Sinn, die Concentration der mechanischen Kräfte, des Raumes und der Zeit haben solche Erscheinungen zu Wege gebracht.

Es ist oft versucht worden, den Geldwerth der jährlich auf dem Rhein verführten Güter annähernd zu ermitteln.

In seinem Adress-Handbuch vom Jahre 1830 gibt H. Herrmann eine Uebersicht des Verkehrs, in welcher er den Werth der Thalgüter auf 12 Mill. Gulden, nämlich 6 Mill. für Holz und Steinkohlen und 6 Mill. für alle übrigen Artikel, den Werth der aus Holland eingehenden Waaren auf 40 Millionen Gulden angibt, und den ganzen internationalen Verkehr, bei ungehemmter Schifffahrt, durchschnittlich zu 50 Mill. Gulden schätzt, ohne den innern, durch die Rheinschifffahrt vermittelten Consum mitzurechnen.

In einer statistischen Beschreibung Mannheims, welche das badische Centralblatt von 1855 enthält, wird der Werth der im Hafen von Mannheim 1854 zu Schiff angekommenen Waaren auf 24,170,774 Rthlr., der Werth der von Mannheim zu Wasser abgegangenen Waaren auf 34,112,382 Rthlr., der Gesammt-Waarenverkehr des Mannheimer Hafens auf 58,283,156 Rthlr. oder auf nahezu 100 Mill. Gulden angegeben.

Dergleichen Abschätzungen sind allerdings höchst misslich. Genaue Angaben über den Werth der eingeführten, transitirenden und ausgeführten Waaren lassen sich gar nicht geben. Niemand hat alle zu einer solchen Rechnung nöthigen Factoren in Händen. Der Werth der einzelnen Artikel steigt oder fällt oft in ganz kurzer Zeit sehr bedeutend, und zwischen dem Bezugswerth und dem Verkaufswerth liegt ein grosser Unterschied, den nur der Verkäufer kennt und auch dieser nicht, wenn er aus zweiter Hand kauft. Dennoch gibt es zur annähernd richtigen Bestimmung des mittleren Werthes der Haupthandelsartikel Anhaltspunkte, die ihre praktische Anwendung z. B. bei Versicherungen finden.

In der vom Departement der niederländischen Finanzen veranstalteten Handels- und Schifffahrtsstatistik des Königreichs der Niederlande für 1855 wird der officielle Werth der zollvereinsländischen Einfuhr in Niederland auf 66,194,697 Gulden, der officielle Werth der Ausfuhr aus Niederland nach dem

Zollverein auf 118,793,349 fl. und der Werth der Durchfuhr auf 62,698,201 fl., der Gesammtverkehr zwischen dem Zollvereine und Holland demnach auf 237,540,475 fl. angegeben. Der wirkliche Werth war aber viel bedeutender und stand um 40—50 % höher. Das Verhältniss dieser Werthe gestaltete sich im Jahre 1855 z. B.:

Bei Kaffee . . .	wie	44	frs. pr. Ctr.	zu	70 frs.
„ Zinn . . .	„	100	„ „ . „	„	150 „
„ Butter . . .	„	80	„ „ „	„	120 „
„ Waizen . . .	„	300	„ pr. Last	„	500 „
„ Roggen . . .	„	200	„ „ „	„	340 „
„ Hanfsaamen .	„	180	„ „ „	„	280 „
„ Leinsaamen .	„	250	„ „ „	„	440 „.

Will man nach Maassgabe von Massen-Versicherungen, wie dieselben im Eisenbahn- und Schiffstransport, sowie bei Niederlagen abgeschlossen werden, den Centner der zur vollen und zur viertel Gebührenklasse zählenden Güter durchschnittlich auch nur zu 15 fl. annehmen, so würde sich der Werth der zu Berg und zu Thal gehenden Güter dieser beiden Klassen bei Lobith auf etwa 100,000,000 fl. und bei Mainz auf mehr als 80,000,000 fl. stellen. Veranschlagt man die zollfreien Güter und die zur $^1/_{20}$ Gebühr ganz gering, so wird man wahrscheinlich noch bedeutend unter dem wirklichen Werth bleiben, wenn man den Gesammt-Waarenverkehr des Rheins bei dem Rheinzollamt Mainz durchschnittlich auf 150 Mill. und bei Lobith auf 200 Mill. Gulden jährlich annimmt. Ueber einen grossen Theil des inneren Verkehrs findet gar keine Controle statt, man muss sich daher bei einer solchen oberflächlichen Werthschätzung auf die controlpflichtigen Transporte beschränken.

Die vereinigten Assecuranz-Gesellschaften zu Cöln u. Mainz versicherten:

1839 für 31,936,936 fl.
1840 „ 32,872,246 „

Die Zahl der Versicherungs-Gesellschaften hat seitdem sehr bedeutend zugenommen. Ihre Abschlüsse sind leider nicht bekannt.

Auch für den Werth des Transport-Materials gibt es einige Anhaltpunkte. Im Schiffbau ist es üblich, den Durchschnittswerth hölzerner Schiffe auf 1 fl. für den Centner Ladungsfähigkeit zu veranschlagen und für Fahrgeschirr, Anker, Segel, Tauwerk etc. ebenso viel. Der Werth von 2200 rheinischen Segelschiffen mit ungefähr 2,250,000 Ctr. Ladungsfähigkeit würde sich also etwa auf vier und eine halbe bis fünf Millionen Gulden stellen. Der Werth der hundert rheinischen Dampfschiffe und Dampf-Schleppschiffe nebst ihren Anhängen ist schwer zu ermitteln, doch wird er mindestens auf 7 bis 8 Millionen Gulden angeschlagen werden können. In dem gesammten Arbeitsmaterial der Rheinschifffahrt steckt demnach ein Anlage-Kapital von mindestens 13 bis 14 Millionen Gulden.

Das erwähnte erste Personen-Dampfschiff der Niederländischen Stoomboot Maatschappy, der „Seeländer“, kostete 80,000 holländische Gulden. Der

Bau und die Ausrüstung der ersten rheinischen Schlepper beliefen sich auf 55—60,000 Gulden. Die grossen inzwischen gemachten Fortschritte in der Mechanik sind zwar besonders auch dem Bau eiserner Schiffe und dem Maschinenbau zu statten gekommen, dagegen sind die Arbeitslöhne und namentlich die Eisen- und Kohlenpreise in den letzten Jahren bedeutend gestiegen. Eiserne Schleppkähne von 7—8000 Ctr. Ladungsfähigkeit stellen sich auf 19—20,000 fl. sammt Ausrüstung.

Die Betriebskosten haben sich bedeutend verringert. Auf den ersten Dampfbooten waren zwei Maschinisten angestellt, welche auf dem „Seeländer" einen Gehalt von 30 fl. wöchentlich oder 1500 fl. jährlich jeder bezogen. Später besorgte ein Maschinist den Dienst für die Hälfte dieses Gehalts.

Wollte man die Summe dieser Transport-Anstalten, ihren Werth und ihre Leistung mit der Summe von Locomotiven, Tenders, Personen- und Güterwägen und deren Leistung auf einer Reihe von Eisenbahnen von der Länge und Ausdehnung des Rheins vergleichen, wollte man diesen Vergleich auf Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten und Verzinsung ausdehnen, so würden die grossen natürlichen Vortheile des Wasserwegs und seiner Transportmittel vor den Eisenwegen und deren Beförderungsapparat deutlich werden. Ein solcher Vergleich lässt sich nur höchst oberflächlich anstellen, weil es im freien Wasserverkehr an der Controle fehlt, welche im Eisenbahnverkehr die nöthigen Factoren zu einer scharfen Zergliederung und Vergleichung liefert. Ein einziger Schlepper, „Friedrich der Grosse", beförderte im Jahre 1856 1,200,000 Ctr. Steinkohlen und Güter. Manche Eisenbahn steht im Gütertransport diesem Einen Schlepper nach.

Im Jahre 1816 wurde die Einfuhr von Colonialwaaren, Baumwolle, Zucker, Kaffee, Farbholz etc. in Frankreich zu Lande verboten. Diese zu Gunsten der französischen Handelsmarine und Seeplätze getroffene Verfügung war für den Rheinverkehr höchst nachtheilig. Diejenigen Departemente, welche von der Seeküste am weitesten entfernt sind, wurden dadurch in ihrem bedeutenden Bedarf an Fabrikmaterialien, Rohstoffen und Colonialwaaren von der billigen Wasserstrasse abgeschnitten, auf welcher sie diese Artikel zu beziehen gewohnt und von Natur angewiesen waren. Sie mussten nun statt auf dem Rhein und der Mosel über Holland jene Waaren zu Land von Havre beziehen und sich nicht blos die höheren Frachten, sondern auch die Preise gefallen lassen, die in Folge vermehrter Nachfrage in Havre sehr oft höher waren als in Rotterdam. Dieser Zustand dauerte fast ein viertel Jahrhundert, lange genug, um den Antheil der französischen Flussschifffahrt am Rheinverkehr und den Antheil des Rheinhandels an der französischen Ein- und Ausfuhr fast auf Null herabzubringen. Unter Napoleon I. befuhren 24 Strasburger Schiffer mit 50 Schiffen den Rhein; heute fährt nur noch ein Strasburger Schiffer zwischen Strasburg und den mittelrheinischen Häfen. Durch einen zwischen der französischen und niederländischen Regierung abgeschlossenen Vertrag vom 25. Juli 1840 und durch ein Decret vom 3. Mai 1848 wurde

zwar die Einfuhr der bezeichneten Artikel zu Lande gestattet, aber unter Feststellung eines so erschwerenden Differentialzolls, dass der Rheinhandel und die Rheinschifffahrt von der gewährten Freiheit keinen Gebrauch machen konnten. Die über Strasburg eingeführte Baumwolle zahlt seitdem 33 frs. pr. 100 Kilogramm während die in amerikanischen Schiffen in Havre eingeführte Baumwolle nur 22 frs. per 100 Kilogr., also 11 frs. oder 50 % weniger zahlt als die über Rotterdam rheinaufwärts eingeführte Baumwolle. Ein ähnliches Missverhältniss besteht auch in Bezug auf andere Colonial-Artikel und ist um so fühlbarer, als davon gerade eine Gegend betroffen wird, in welcher ein grosser Consum von Fabrikmaterialien stattfindet.

Die französische Differentialzollgesetzgebung wird hier angeführt, um zu zeigen, dass die Rheinschifffahrt auch unter andern belästigenden Einflüssen gestanden hat und noch steht, als unter dem Einfluss der Rheinzölle, die seit 1851 eine so bedeutende Ermässigung erfahren haben und so viele Ausnahmen erleiden, dass sie um so weniger als ein Hemmschuh der Rheinschifffahrt und des Rheinhandels angesehen werden können, als die Uferstaaten ihre Geneigtheit zur Gewährung weiterer Ermässigungen und Ausnahmen fast alljährlich durch Reductionen des Tarifs an den Tag legen.

Die Zukunft des Rheinverkehrs hängt ebenso wohl von dem allgemeinen Fortschritt der Rheinländer, von der Thätigkeit und Umsicht des Handels- und Schifferstandes, von der Entwickelung der rheinischen Industrie, als von der Handels- und Zollgesetzgebung der Rheinuferstaaten ab.

Werfen wir einen Blick auf das Gelände der drei Hauptstrecken des Rheinstroms, auf die Erwerbszustände am Ober-, Mittel- und Unterrhein, so sehen wir jede dieser Strecken durch Besonderheiten, durch charakteristische Eigenschaften und Verhältnisse sich auszeichnen, welche mit dem Rheinverkehr in einer bestimmten Wechselbeziehung bereits stehen oder fähig sind, eine solche einzugehen.

Der Oberrhein ist im Besitz ausgebildeter mechanischer Kräfte. Dort herrschen Spindel und Druckwalze. Im Elsass, in der Schweiz, in Baden haben sich die mechanische Spinnerei und Weberei, Färberei, Druckerei, Bleicherei, Appretur, kurz die Verarbeitung und Veredelung der Baumwolle und des Flachses zu einer hohen Bedeutung entwickelt.

In der deutschen Champagne, am Mittelrhein überwiegt der Ackerbau, der Vignardspfahl, die Tabakpflanze, Rübe, Kartoffel, das Getreide, an welche sich eine Reihe von Industriezweigen anschliessen, welche mit ihrem Bedarf an Rohstoffen vom Auslande mehr oder weniger unabhängig sind. Der Oberrhein ist industriöser als der Mittelrhein, welcher von grösserer Handelsbedeutung, aber hauptsächlich nur Träger eines passiven Handels ist.

Der Unterrhein endlich beherrscht den Verkehr mit den gewaltigen Mitteln, welche ihm seine reichen Eisen- und Kohlenlager, eine blühende Montan- und Wollindustrie, Eisen- und Stahlwaaren, Maschinenfabrikation, eine grossartige Association von Kapitalien und Transportanstalten darbieten.

Hoch- und Puddelöfen, Hammer- und Walzwerke verarbeiten die Produkte des Bergbaues, der Webstuhl das Streichgarn und Handgespinnst. Der Unterrhein ist zugleich industriell und commerciell. Und diese lange Kette reicher Bodenschätze und Naturkräfte, grossen Maschinenbetriebs und menschlicher Arbeit gliedert sich an den Mündungen des Rheinstroms, in den holländischen Seestädten, bis zur Nordseeküste fort, die ein seetüchtiges kaufmännisches Volk gegen den feindlichen Wellenschlag kühn vertheidigt. Der maritime Charakter der Niederlande, die Entwickelung des Ackerbaus und der Industrie der Rheinlande, mannigfaltige überseeische und binnenländische Handelsverbindungen, eine Menge von Landstrassen, Eisenbahnen, Nebenflüssen und Kanälen, welche den Rhein durchkreuzen oder in ihn münden, rechts und links von seinen Ufern bis in das Herz und zu den äussersten Grenzen der verschiedensten Länder des Continents eine leichte, rasche und wohlfeile Bewegung von Person und Gut gestatten, — diese ganze Reihe der günstigsten materiellen Verhältnisse bildet die heutige Grundlage des Rheinverkehrs, dessen künftige Ausdehnung gar nicht ermessen werden kann.

Die Ablösung des Sundzolls, der dadurch beförderte Verkehr zwischen den Ostseehäfen und den englischen und schottischen Seeplätzen; die Bestrebungen, auch den Stader Zoll abzulösen; die Eröffnung des Pinskerkanals, die Rectification des Bug, die Herstellung einer Wasserstrasse zwischen dem Ostseebecken und dem schwarzen Meer; die Ausbildung des russischen Eisenbahnnetzes, der Eisenbahnen in der Türkei, in Oesterreich, Süddeutschland, der Schweiz, in Piemont und Südfrankreich; die Regelung der Donau, die freie Concurrenz auf diesem grossen Strome; die Abkürzung des Seewegs nach Indien durch den Suezkanal, — das Alles sind Erscheinungen, deren künftige Bedeutung für den Rheinhandel schon jetzt in die Augen fällt. Es handelt sich darum, sie im Voraus abzuwägen, bei Zeiten darauf Bedacht zu sein, Nutzen aus ihnen zu ziehen, und sich vor Schaden zu hüten.

Das Gesetz der Brechung des Lichts lässt sich auch auf den freien Handel anwenden: sein Ausfallswinkel soll seinem Einfallswinkel gleich sein und ist es, wenn wir die Grundbedingungen des Tauschprozesses zwischen den einzelnen Ländern im Grossen und Ganzen richtig erkennen und nicht künstlich gehindert werden, aus unserer Weltlage, unsern Kenntnissen und Erfahrungen Vortheil zu ziehen.

Je näher der Producent dem Cosumenten rückt, je mehr der Raum zwischen den concurrirenden Handelsplätzen, zwischen den grossen Märkten des Angebots und der Nachfrage zusammenschrumpft; je künstlicher sich unsere staatlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse gestalten; je lebendiger die Solidarität der materiellen Weltinteressen sich entwickelt; je entschiedener die moderne Tendenz des Kapitals auf raschen und häufigen Umschlag hinzielt, desto nothwendiger und schwieriger ist die Berechnung der Concurrenzfähigkeit auf weiten Entfernungen, desto verwickelter der Calcul des Frachtencoefficienten, desto wichtiger das gründliche Studium der Verhältnisse,

unter denen Handel und Schifffahrt, Ackerbau und Industrie produciren, das Studium der Geographie und Geschichte jeder Handelswaare; desto mehr Scharfsinn erfordert die kaufmännische Speculation, desto höher ist die Bedeutung der Schule für das Erwerbsleben.

Den Themistokles liessen die Siege des Miltiades nicht ruhig schlafen. Diese Unruhe, dieser Ehrgeiz muss auch uns auf dem Gebiete der friedlichen Mitbewerbung beseelen, wenn wir nicht besiegt werden wollen von der Klugheit und dem Eifer Anderer.

Ueber den Umfang, die Richtung und Natur der Transporte, welche die Rheinflotte befördert, enthalten die folgenden Tabellen diejenigen Aufschlüsse, welche den Handel- und Schifferstand am Rhein am meisten interessiren dürften.

Die Güterbewegung auf dem Rhein ist von einem mehr oder minder belebten Seehandel, von einem günstigen oder ungünstigen Wasserstande, von dem Eintritt eines frühen oder späten, kalten oder gelinden Winters, von politischen, commerziellen und finanziellen Krisen, von neuen Erfindungen und Verbesserungen im Transportwesen, von der Zollgesetzgebung, von guten und schlechten Ernten, von mehr oder minder bedeutenden Kapitalanlagen zu Transport- und Industriezwecken, kurz von so vielen Umständen in einem so hohen Grade abhängig, dass bei allen mitunter auffallenden Schwankungen der Transporte fast immer einer dieser Gründe zur Erklärung vorkommender Ausnahmen von der Regel des steigenden Verkehrs vorhanden ist.

So war die belgische Revolution von grossem Einfluss auf den Absatz der Ruhrkohlen nach Holland. Die später erfolgende Wiederaufhebung der Beschränkung bei der Einfuhr von Maaskohlen in Holland erschwerte der Ruhr einige Zeit hindurch sichtbar die Concurrenz, bis die Association der Kräfte, die Theilung und kluge Leitung der Arbeit, die Verzweigung der grossen Eisen- und Kohlenwerke, Maschinen- und Schiffbau-Anstalten, Kanal- und Eisenbahn-Anlagen dem Ruhrkohlen-Distrikt die Herrschaft auf dem Rhein zu Berg wie zu Thal verschaffte.

So wird man auf der Getreidetabelle die im Jahre 1847 herrschende Theuerung, bei der Einfuhr von Reis die in den letzten Jahren gewährten Zollbefreiungen, auf der Tabelle über die Bewegung des Zuckers den Aufschwung der inländischen Rübenzucker-Fabrikation, auf der Flösserei-Uebersicht die Zunahme des innern Verbrauchs an Bauholz, beim Tabak, bei den Fabrik-Materialien, beim Eisen u. s. w. die Erweiterung des Zollvereins und die Entwickelung seiner innern gewerblichen Zustände nicht verkennen.

Wie sehr das Jahr 1855, mit welchem die tabellarischen Uebersichten durchgängig schliessen, unter der Rückwirkung von Theuerung und Krieg litt, und wie wenig es sich deshalb zu Folgerungen über Ab- oder Zunahme des Rheinverkehrs eignet, bedarf keiner besonderen Auseinandersetzung. Die Ergebnisse des Jahres 1856, welche nur in einzelnen Fällen summarisch angeführt werden konnten, werden von dem Aufschwunge der Schifffahrt und des Handels auf dem Rhein neue und wichtige Belege liefern.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird es nöthig sein, in Bezug auf die nachfolgenden tabellarischen Uebersichten daran zu erinnern, dass unter dem Ausdruck „abgefertigt“ diejenigen Gütermengen (oder Schiffe) verstanden werden, welche bei den einzelnen Rheinzoll-Aemtern zu Berg und zu Thal abgegangen und an denselben vorübergegangen sind, dass die zollamtliche Abfertigung sich aber nicht auf die angekommenen Güter (oder Schiffe) erstreckt, weil diese für die durchlaufene Strecke bei dem vorhergehenden Rheinzoll-Amte die Rheinzoll- und Recognitions-Gebühren bereits im Voraus entrichtet und nur noch die städtischen Hafengebühren zu erlegen haben. Die Controle der ankommenden Güter (und Schiffe) ist in der Regel nicht mehr Sache des Rheinzoll-Amts, sondern der städtischen Hafenbehörden. Genau genommen wird daher zu den von den einzelnen Rheinzoll-Aemtern abgefertigten Gütern, d. h. zu den ab- und vorübergegangenen, auch noch die Summe der in dem betreffenden Hafen angekommenen Güter hinzugezählt werden müssen, um sich die Gesammt-Bewegung des Schiffs- und Güterverkehrs an jedem Rheinzoll-Amt, mit Inbegriff des Hafen- oder Ortsverkehrs, zu veranschaulichen. Wegen der Bedeutung des Mannheimer Hafens für den Bergverkehr ist die dortige Hafenbewegung bei den wichtigsten Artikeln neben den Abfertigungen des Rheinzollamts aufgeführt.

Um nicht zu weitläufig zu werden, sind unter den verschiedenen Rhein-Zollämtern für die tabellarischen Uebersichten diejenigen Aemter ausgewählt, welche als End- oder Knotenpunkte des Rheinverkehrs angesehen werden müssen. In der Regel beschränken sich die Angaben auf Emmerich und Mainz, weil die Abfertigungen des letzten preussischen Rheinzoll-Amtes ein vollständiges Bild des gesammten Rheinverkehrs von und nach den niederländischen Häfen gewähren und die Abfertigungen des Mainzer Rheinzoll-Amtes den Mainverkehr zum grössten Theil mit umfassen. Wo es von besonderem Interesse zu sein schien, wie z. B. beim Eisen, ist auch von andern Aemtern der Verkehr angegeben und mit kleineren Zahlen der Antheil des Auslandes an diesem Verkehr hinzugefügt. Da, wo die Angaben von Emmerich und Mainz nicht zu ermitteln waren, ist der Verkehr des nächstfolgenden Amtes eingeschaltet.

Zum Verständniss der Tabelle über die Steinkohle der Ruhr und Saar auf dem Rhein wird eine Erinnerung an die geographische Lage der beiden Kohlendistrikte genügen. Nach derselben ist anzunehmen, dass die Zufuhr zu Berg von Ruhrort bis Mannheim, und zu Thal von Ruhrort nach Holland das Gebiet der Ruhrkohle, der Thalverkehr von Mannheim bis Cöln dagegen das Gebiet der Saarkohle darstellt. Das Verhältniss, in welchem die Saar- und Ruhrkohle auf dem Rhein miteinander concurriren, lässt sich zwar nicht ganz genau daraus ersehen, weil beide z. B. in Mannheim ineinander fliessen; im Allgemeinen dürfte aber diese Uebersicht ein ziemlich treues Bild von der räumlichen und quantitativen Ausdehnung des Ruhr- und Saarkohlen-Handels auf dem Rhein geben.

Ueber den Antheil, welchen die einzelnen Häfen des Rheins an dem Gesammtverkehr haben, geben die summarischen Uebersichten des Hafenverkehrs Aufschluss. Wegen seiner Bedeutung ist von den Häfen der Nebenflüsse auch Frankfurt a. M. mit aufgenommen. Von Mannheim konnte ausnahmsweise der Verkehr des Jahres 1856 angegeben werden, dessen Darstellung beim Drucke dieser Blätter bereits erschienen war.

Zweiter Abschnitt.

Tabellarische Uebersichten.

Schiffs- und Güterverkehr auf dem Rhein seit 1815.

	Schiffsverkehr. Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern						Güterverkehr. Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					
	Mainz		Coblenz		Emmerich		Mainz		Coblenz		Emmerich	
	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal
	Schiffe		Schiffe		Schiffe		Centner		Centner		(Cöln) Centner	
1815							1,036,165				2,557,263	
1816							1,277,484				2,968,071	
1817							2,016,509				3,855,404	
1818							1,207,257				2,823,164	
1819					(Cöln)		1,342,314				3,807,963	
1820	5764				8164		803,571	793,426	959,921	1,529,801	2,017,854	2,105,611
1821	5811				7643		753,968	530,151	866,063	1,209,587	1,672,089	2,065,538
1822	5236				7247		728,436	409,942			1,395,087	1,716,366
1823	5385				8079		813,277	500,035			2,003,087	1,834,296
1824	4715				7568		671,098	392,255			1,551,472	2,085,659
1825	5531				8864		748,270	480,525			1,562,170	2,187,747
1826	5713				8951		825,190	566,169			1,974,262	2,248,350
											Emmerich	
1828											1,084,802	1,551,640
1832							821,999	910,485			1,754,803	4,823,372
1833							760,684	1,050,489			1,459,929	5,632,515
1834							877,192	960,801			1,772,180	5,850,477
1835					Emmerich		839,348	860,216	1,709,527	1,213,610	1,856,722	5,179,731
1836	5184	3292	2945	2217			1,637,070	883,733	1,628,032	1,458,333	1,703,515	6,377,511
1837	4996	3392	3291	2755	3263	3334	2,167,805	830,943	2,346,409	1,450,968	1,994,063	7,496,391
1838	3721	2712	3563	2919	3188	3431	2,375,508	1,048,436	2,849,101	1,553,340	2,371,577	6,096,657
1839	6096	4331	3491	3157	3982	3853	2,510,630	1,423,869	2,780,480	1,948,431	2,359,277	5,515,831
1840	6816	4963	4118	3605	2927	3047	4,307,460	1,598,243	3,263,793	2,567,082	2,560,448	5,076,827
1841	7540	5344	4884	4245	2872	2978	3,241,395	2,084,862	4,057,938	3,039,134	3,055,244	5,262,405
1842	8357	5501	4980	4042	2934	2988	3,160,416	1,761,262	3,744,248	2,739,655	3,381,259	4,631,113
1843	8601	6018	6113	4650	2828	2870	4,388,949	1,599,044	5,437,438	2,518,885	5,159,720	3,533,955
1844	7637	5422	5421	4468	2429	2533	4,335,921	1,633,445	5,338,504	2,649,139	3,672,366	3,462,685
1845	8489	5611	5332	5001	2987	3110	5,046,401	2,103,926	5,911,552	3,590,978	3,240,725	5,225,000
1846	8854	6150	6036	5558	3129	3193	5,680,389	1,937,850	6,711,655	3,447,743	5,745,556	4,924,609
1847	8591	6899	6419	6125	3809	3947	6,904,536	1,737,188	8,611,386	3,238,950	6,150,912	5,131,262
1848	4907	4126	6191	6216	3406	3701	5,048,120	1,921,733	6,216,780	3,202,723	2,951,493	5,032,058
1849	5308	4734	6297	6580	3940	4196	4,417,382	2,465,422	5,462,643	3,737,683	3,114,602	6,328,856
1850	6012	5322	7256	7416	4174	4347	5,492,131	3,511,873	6,647,943	5,258,133	3,473,630	7,989,775
1851	6257	5265	6678	7787	4097	4093	5,870,426	2,263,623	6,979,705	4,229,506	4,681,551	6,842,839
1852	7792	5708	9988	10037	4667	4870	7,563,070	2,536,281	8,890,789	4,346,951	6,375,293	7,916,323
1853	8601	7517	12580	12472	4776	4892	6,827,440	2,813,017	7,400,390	4,888,194	4,904,245	8,342,753
1854	9348	9885	14446	14304	6176	6689	8,451,125	3,505,123	9,650,183	6,551,911	5,867,551	11,047,979
1855	8274	9259	12866	12909	5668	6397	7,649,240	4,774,395	9 010,449	7,514,333	5,406,780	11,248,498
1856							7,583,806	7,213,625	8,950,000	11,000,000	6,000,000	11,700,000

Verkehr in Gütern zur ganzen Gebühr,

eigentlichen Kaufmanns-Gütern.

	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					
	Mainz			Lobith		
	zu Berg	zu Thal	zusammen	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
1832	—	—	—	1,346,926	230,426	1,577,352
1833	—	—	—	1,309,967	237,994	1,547,961
1834	—	—	—	1,605,380	280,149	1,885,529
1835	—	—	—	1,705,348	494,548	2,199,896
1836	974,786	357,881	1,332,667	1,516,060	318,123	1,834,183
1837	1,161,564	321,082	1,482,646	1,735,257	311,002	2,046,259
1838	1,219,317	436,300	1,655,617	2,049,767	386,068	2,435,835
1839	1,266,816	447,436	1,714,252	1,892,445	310,714	2,203,159
1840	1,393,543	395,270	1,788,817	2,106,421	407,706	2,514,127
1841	1,576,726	489,719	2,066,445	2,321,429	404,920	2,726,349
1842	1,694,800	438,761	2,133,561	2,623,726	385,614	3,009,340
1843	1,931,361	428,284	2,359,645	2,785,350	491,319	3,276,669
1844	2,145,278	463,572	2,608,850	2,538,476	435,379	2,973,855
1845	2,152,523	433,153	2,585,676	2,472,481	954,584	3,427,065
1846	2,089,071	462,386	2,573,422	2,403,818	441,893	2,845,711
1847	2,421,760	484,351	2,906,111	2,531,093	506,358	3,037,451
1848	1,763,343	416,654	2,179,997	1,977,236	586,611	2,563,847
1849	1,981,156	540,487	2,521,643	2,420,434	371,770	2,792,204
1850	1,758,443	608,268	2,366,711	2,271,089	762,880	3,033,969
1851	1,932,529	661,877	2,594,406	2,777,467	722,827	3,500,394
1852	2,605,015	692,672	3,297,687	3,062,300	991,186	4,053,486
1853	2,361,139	784,297	3,145,436	2,746,005	917,683	3,663,688
1854	3,072,758	877,212	3,949,970	3,454,982	1,009,337	4,464,319
1855	2,511,524	858,428	3,369,952	2,958,618	933,259	3,891,877
1856	2,478,083	1,263,929	3,742,012			

Verkehr in Gütern zur 1/4 Gebühr.

	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					
	Mainz			Lobith		
	zu Berg	zu Thal	zusammen	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
1832	—	—	—	392,581	376,628	769,209
1833	—	—	—	113,207	550,557	663,764
1834	—	—	—	127,854	945,931	1,073,785
1835	—	—	—	90,334	341,575	431,909
1836	108,872	469,220	578,092	110,672	758,802	869,474
1837	149,224	425,634	574,858	211,488	552,621	764,109
1838	170,668	532,619	703,287	312,567	495,348	807,915
1839	179,399	643,755	823,154	362,179	794,626	1,156,805
1840	186,238	843,680	1,029,918	413,641	562,537	976,178
1841	184,801	1,244,820	1,429,621	549,278	1,008,708	1,557,986
1842	329,342	984,166	1,313,508	704,433	782,690	1,487,123
1843	614,263	541,790	1,156,053	2,348,636	148,570	2,497,206
1844	316,748	574,718	891,466	913,790	107,564	1,021,354
1845	467,721	741,903	1,209,624	523,450	149,761	673,211
1846	958,441	585,741	1,544,182	3,432,224	172,018	3,604,242
1847	1,368,656	607,159	1,975,815	3,202,657	310,014	3,512,671
1848	132,024	796,720	928,744	833,488	1,017,987	1,851,475
1849	168,917	963,839	1,132,756	546,374	1,572,287	2,118,661
1850	281,026	1,878,917	2,159,943	1,056,211	1,841,072	2,897,283
1851	1,122,347	510,363	1,632,710	1,871,110	494,487	2,365,597
1852	1,580,922	509,847	2,090,769	3,021,840	413,785	3,435,625
1853	1,325,854	477,388	1,803,242	1,947,325	379,964	2,327,189
1854	1,300,561	638,521	1,939,082	2,071,636	438,805	2,510,441
1855	801,188	1,233,169	2,044,357	2,071,531	509,542	2,581,073
1856	817,181	2,653,277	3,470,458			

Verkehr in Gütern zur 1/20 Gebühr.

	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					
	Mainz			Lobith		
	zu Berg	zu Thal	zusammen	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
1832	—	—	—	8,849	2,905,236	2,914,085
1833	—	—	—	26,763	2,898,428	2,925,291
1834	—	—	—	28,950	2,766,249	2,795,199
1835	—	—	—	47,071	3,116,167	3,163,238
1836	346,369	62,103	408,472	58,218	3,221,093	3,279,311
1837	509,550	64,504	574,054	62,129	4,197,070	4,259,199
1838	936,552	61,754	998,306	13,298	4,116,471	4,130,769
1839	966,215	70,344	1,036,559	12,258	3,190,482	3,202,740
1840	1,192,015	60,344	1,252,359	16,488	3,257,824	3,274,312
1841	1,379,351	60,783	1,440,134	50,456	3,181,637	3,232,093
1842	1,062,364	47,910	1,110,274	61,761	2,601,758	2,663,519
1843	1,707,038	75,390	1,782,428	22,420	2,339,995	2,362,415
1844	1,841,590	63,044	1,904,634	19,043	2,324,308	2,343,351
1845	2,374,336	86,824	2,461,160	11,376	3,057,772	3,069,148
1846	2,498,778	97,856	2,596,644	10,570	2,738,905	2,749,475
1847	3,030,831	138,774	3,169,605	40,187	3,383,998	3,424,185
1848	3,096,666	93,054	3,189,720	34,021	2,790,780	2,824,801
1849	2,185,579	182,432	2,368,001	39,034	3,184,895	3,223,929
1850	3,330,667	262,823	3,593,490	36,906	4,317,969	4,354,875
1851	2,688,151	313,191	3,001,342	14,364	4,356,217	4,370,581
1852	3,207,744	472,393	3,680,137	82,120	5,173,467	5,255,587
1853	2,999,074	598,486	3,597,560	66,269	5,330,499	5,396,768
1854	3,930,364	909,513	4,839,877	196,801	7,413,407	7,610,208
1855	4,380,177	872,538	5,252,715	152,706	7,868,838	8,021,544
1856	4,083,332	1,068,820	5,152,152			

Verkehr in zollfreien Gegenständen.

	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					
	Mainz			Lobith		
	zu Berg	zu Thal	zusammen	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
1832	—	—	—	6,353	250,321	256,674
1833	—	—	—	9,992	424,589	434,581
1834	—	—	—	9,990	330,585	340,575
1835	—	—	—	13,969	327,862	341,831
1836	—	—	—	11,206	387,170	398,376
1837	—	—	—	13,650	476,876	490,526
1838	48,961	17,763	66,724	9,370	627,101	636,471
1839	98,200	262,334	360,534	10,034	846,804	856,838
1840	37,421	289,949	327,370	19,746	549,297	569,043
1841	100,507	289,540	390,047	40,877	452,908	493,785
1842	73,910	290,425	364,335	12,749	800,967	813,714
1843	136,287	553,580	689,867	27,124	522,120	549,244
1844	32,305	532,111	564,416	63,110	489,026	552,130
1845	51,828	842,046	893,867	80,042	1,022,995	1,103,037
1846	134,099	791,867	925,966	51,899	1,497,844	1,549,743
1847	83,489	506,904	590,393	161,818	808,941	970,759
1848	56,187	615,305	671,492	52,869	824,479	877,348
1849	81,730	778,664	860,394	46,804	1,042,970	1,089,774
1850	121,995	761,865	883,860	21,372	1,059,079	1,080,451
1851	127,399	778,192	905,581	88,331	1,280,569	1,368,900
1852	169,389	861,369	1,030,758	150,283	1,215,130	1,365,413
1853	140,373	952,846	1,093,219	132,592	1,695,194	1,827,786
1854	147,442	1,079,877	1,227,319	134,126	1,730,413	1,864,539
1855	156,351	1,810,260	1,966,611	193,697	1,452,348	1,646,045
1856	205,210	2,227,599	2,432,809			

Summarische Uebersicht

des

Waarenverkehrs auf dem Rhein im Jahre 1855

nach den Klassen des Rheinzolltarifs.

Es wurden abgefertigt	Fahrzeuge.	Güter nach den Gebührenklassen des Rheinzolltarifs abgetheilt.					Bau- u. Nutzholz in Schiffen	Zusammen.
		Zur $^1/_1$ Geb.	Zur $^1/_4$ Geb.	Zur $^1/_{20}$ Geb.	Zollfrei.	Summe.	Zoll-Ctr. zu $^1/_1$ Geb.	
		Centner	Centner	Centner	Centner	Centner		Centner
Zu Berg.								
Auf dem Rhein:								
Bei dem Erhebungs-Amte								
1. *Alt-Breisach* . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. *Strasburg* . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
3. *Neuburg* . . .	236	8,171	61,366	333,860	42,264	445,661	—	445,661
4. *Mannheim* . . .	890	12,858	104,948	695,928	323,113	1,136,847	—	1,136,847
5. *Mainz*	4362	1,494,889	673,576	2,570,720	114,777	4,853,962	2,280	4,856,242
6. *Caub*	6595	2,623,269	666,448	5,439,991	97,871	8,827,579	—	8,827,579
7. *Coblenz*	11385	2,604,111	643,699	5,386,986	138,908	8,773,704	2,151	8,775,855
8. *Emmerich* . . .	5668	2,916,485	2,087,358	224,452	176,280	5,404,575	2,205	5,406,780
9. *Lobith*	5572	2,958,618	2,071,531	152,706	193,697	5,376,552	—	5,376,552
Direct nach Nebenflüssen und zwar:								
10. Nach dem *Neckar*	162	253,462	70,752	641,565	10,634	976,422	—	976,422
11. „ „ *Main* .	3750	816,635	127,612	1,809,457	41,574	2,795,278	—	2,795,278
12. „ der *Lahn* .	1481	9,886	11,408	167,794	45,506	234,594	—	234,594
13. „ „ *Mosel* .	123	59,262	40,172	8,409	27,305	135,148	100	135,248
14. „ „ *Ruhr* .	2411	11,954	496,795	65,205	3,878	577,832	—	577,832
Zu Thal.								
Auf dem Rhein:								
Bei dem Erhebungs-Amte								
1. *Alt-Breisach* . .	—	4	2,541	11,392	3,345	17,282	966	18,248
2. *Strasburg* . . .	—	—	1,825	53,743	—	55,568	15,013	70,581
3. *Neuburg* . . .	318	4,788	11,299	47,931	62,823	126,841	19,969	146,810
4. *Mannheim* . . .	4124	357,486	733,968	763,858	739,808	2,595,120	187,113	2,782,233
5. *Mainz*	9259	858,428	1,233,169	872,538	1,810,260	4,774,395	208,988	4,983,383
6. *Caub*	6572	924,439	1,184,770	746,474	2,170,298	5,025,981	202,638	5,228,619
7. *Coblenz*	12702	918,381	1,203,048	2,774,098	2,036,679	6,932,206	240,719	7,172,925
8. *Emmerich* . . .	6397	888,728	929,020	8,120,881	820,985	10,759,614	488,884	11,248,498
9. *Lobith*	5956	933,259	509,542	7,868,838	1,452,348	10,763,987	172,724	10,936,711
Direct nach Nebenflüssen und zwar:								
10. Nach dem *Neckar*	oben unter der Bergfahrt (Ziffer 10) begriffen.							
11. „ „ *Main* .	284	15,742	31,278	162,982	245	210,247	396	210,643
12. „ der *Lahn* .	—	15,542	49,582	109,224	10,689	185,037	258	185,295
13. „ „ *Mosel* .	207	500	226,645	113,666	597	341,408	—	341,408
14. „ „ *Ruhr* .	3008	146,708	203,584	1,474,379	425,628	2,250,299	—	2,250,299

Flösserei auf dem Rhein seit dem Jahre 1818.

	Zu Thal wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern												
	Mainz							Emmerich						
	Hartes Holz.			Weiches Holz.			Zusammen.	Hartes Holz.			Weiches Holz.			Zusammen.
	Cubik-Meter.	Verzollungs-Ctr.	Specifisch Gewicht Ctr.	Cubik-Meter.	Verzollungs-Ctr.	Specifisch Gewicht Ctr.	Specifisch Gewicht Ctr.	Cubik-Meter.	Verzoll-Ctr.	Specifisch Gewicht Ctr.	Cubik-Meter.	Verzoll-Ctr.	Specifisch Gewicht Ctr.	Specifisch Gewicht Ctr.
1818	33,310	133,240	532,960	195,518	391,536	1,759,662	2,292,622	41,889	167,556	670,224	97,531	195,062	877,779	1,548,003
1819	47,988	191,952	767,808	190,125	380,250	1,711,125	2,478,933	55,535	222,140	888,560	89,571	179,142	806,139	1,694,693
1820	49,989	199,956	799,824	166,561	333,122	1,499,049	2,298,873	64,033	256,132	1,024,528	73,625	147,250	662,625	1,687,153
1821	51,536	206,144	824,576	172,662	345,324	1,553,948	2,378,524	65,187	260,748	1,042,992	84,157	168,314	757,413	1,800,405
1822	38,389	153,556	614,224	167,205	334,410	1,503,845	2,118,069	46,937	187,748	750,992	73,100	146,200	657,900	1,408,892
1823	45,724	182,296	729,184	153,889	307,778	1,385,001	2,114,185	62,228	248,912	995,648	72,482	144,964	652,338	1,647,986
1824	70,160	280,640	1,122,560	191,737	383,474	1,725,633	2,848,193	89,208	356,832	1,427,328	86,272	172,544	776,448	2,203,776
1825	59,036	236,144	944,575	185,271	370,542	1,667,439	2,612,014	74,434	297,736	1,190,944	100,516	201,032	904,644	2,095,588
1826	58,144	232,577	930,308	226,441	452,881	2,037,960	2,968,268	64,461	257,843	1,031,372	153,618	307,235	1,382,562	2,413,934
1836	51,819	207,276	829,104	245,608	491,216	2,209,472	3,038,576							
1837	39,849	159,396	637,584	238,007	476,014	2,142,063	2,779,647							
1838	32,474	129,896	519,584	219,929	439,858	1,979,361	2,498,945	68,721	274,884	1,099,536	75,968	151,936	683,712	715,084
1839	49,106	196,424	756,696	275,428	550,856	2,478,861	3,235,557	93,926	375,692	1,502,768	87,413	174,826	786,717	2,289,485
1840	68,825	275,300	1,101,200	270,805	541,610	2,437,245	3,538,445	126,273	505,092	2,021,372	75,511	151,022	679,604	2,700,976
1841	43,610	174,440	697,760	246,069	492,138	2,214,621	2,912,381	68,527	274,108	1,096,432	63,748	127,496	573,735	1,670,167
1842	30,165	120,660	482,640	224,244	448,488	2,018,196	2,500,836	51,923	207,694	830,776	55,839	111,678	502,556	1,333,332
1843	36,685	146,740	586,960	267,073	534,146	2,403,657	2,990,617	59,392	237,568	950,276	61,981	123,962	557,825	1,508,108
1844	37,293	149,572	598,288	266,540	533,080	2,398,860	2,997,148	47,016	188,067	752,268	24,240	48,480	218,159	970,427
1845	46,243	184,972	739,888	271,283	542,566	2,441,547	3,181,435	59,998	239,992	959,968	44,294	88,587	398,644	1,358,612
1846	48,747	194,988	779,952	247,471	494,942	2,227,239	3,007,191	66,114	264,456	1,057,824	46,438	92,876	417,942	1,475,766
1847	50,099	200,396	801,584	287,655	575,310	2,588,895	3,390,479	71,460	285,840	1,143,360	46,552	93,104	418,968	1,562,328
1848	36,425	145,700	582,800	191,850	383,700	1,726,650	2,309,450	53,489	213,956	855,824	33,032	66,064	297,288	1,153,112
1849	33,277	133,108	532,433	207,872	415,744	1,870,848	2,403,281	53,612	214,448	857,792	51,572	103,144	464,157	1,321,949
1850	74,322	297,288	1,183,952	299,305	598,610	2,693,745	3,877,697	94,464	377,856	1,511,424	64,503	129,006	580,527	2,091,951
1851	56,614	226,246	904,984	287,355	574,710	2,586,195	3,491,179	71,711	286,846	1,157,384	63,185	126,370	568,665	1,726,094
1852	60,894	243,576	974,304	342,004	684,008	2,178,036	3,152,340							
1853	62,104	248,416	993,656	407,900	815,800	3,671,100	4,664,756	22,823	91,294	365,184	26,079	52,158	234,711	599,895
1854	98,350	393,400	1,573,600	444,785	889,570	4,003,065	5,576,665	32,752	131,009	524,036	27,547	55,094	247,923	771,959
1855	79,123	316,492	1,265,968	413,329	826,658	3,719,961	4,985,929	77,686	310,744	1,242,976	96,889	193,778	872,001	2,114,977

Die Steinkohle der Ruhr und Saar auf dem Rhein.

	Es gingen nach																
	Mannheim			**Mainz**		**Coblenz**						**Cöln**		**Düsseldorf**	**Plätzen**	**der**	**Holland.**
	beim Rhein-Zollamt		beim Neckar-Zollamt	und oberhalb Mainz		und oberhalb Coblenz	beim Rhein-Z.-A.	im Coblenzer Hafenverkehr		von der Mosel in den Rhein und vice-versa		und oberhalb Cöln		und oberhalb	oberhalb Ruhrort bis Düsseld.	Holländisch. Grenze	
	zu Berg	zu Thal		zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Berg	zu Thal	zu Thal
1822				63374								674270					
1823				112032		154504						1247699			2418756		
1824				85248		121756						947148			1966669	535121	
1825				103606		131343						878998			1916580	567557	
1826				138059								1238994					
1831						259770						1182555		900795	716625	619920	2086290
1832						356835						1173780		1241715	970260	834360	3307725
1833						446625						1176345		954555	763710	697635	2928405
1834						299070						1227525		1282965	915735	747210	2550420
1835	24598					396570						1285245		1087305	880185	728640	2991975
1836			97501			468840						1282590		1005465	937245	684120	3155515
1837	77393	1989	137310			683265			282500			1926435		1566810	1437615	1083420	4104000
1838	101580	5237		899783		961455						1999170		1471740	1152405	981510	3883350
1839	142655		219444			1084230						1913055		1360095	1153635	873075	3056105
1840	176314	3310	287368			1564110	25		330600		20750	2315130	61855	1683135	1444140	1212720	2982225
1841	107932	9359	383696			1767735	1000		321750		19995	2721135		1902765	1791135	1209165	2763660
1842	69333	6434	188017			1337865	2655		257394		11129	2773695		1536420	1410840	884940	2187930
1843	161771	3595	253959	1886540	16290	1880475	921		720000		25699	3336690		1903815	1672335	1063050	1757970
1844	201140	3395	287792	2072278	7325	2089845	3575	138500	577500		66970	3137940	36371	1727085	1382625	1081665	1780965
1845	230249	1543	340826	2628447	8602	2373600	6414	172830	547500			3247410	46610	1633005	1041570	1252470	2340930
1846	195529	698	348240	2666594	12897	2208240	4584	184850	525680		1203995	2039665	14747	874275	638825	720825	1871550
1847	225495	1170		3442913	5637	4583790	2761	187250	500250	5869	307620	3734790	43986	1869196	2556203	1345149	2580761
1848	266844	4730		3287419	11307	4070525	180	179250	300500	8500	332670	2964563	24722	1076456	2090938	1185112	2118388
1849	291983	38709	286489	2406332	29965	3281348	—	154300	80500	5970	137759	2600157	38736	883096	1945845	1283702	2380023
1850	159343	566526	1348940	3523421	85516	4837194	36355	200000	81000	8714	117891	2490936	17962	1193871	2105607	1407085	3249720
1851	268055	306096	467290	2716893	201456	4158179	87785	202000	80000	1900	251380	2612348	22414	1115071	2542655	1645326	3303113
1852	277022	362743	723269	3194819	258040	4654955	362743	254814	57908	11320	290772	2551386		1071163	2785176	2078234	4107568
1853	348838	575383	681208	2880543	394672	4491965	72502	232403	57950	8130	137000	2418152		978128	2360155	1922081	4174860
1854	286466	499833	859526	3495625	404613	5671844	81158	274134	48220	5270		2914562		978227	2599326	2372634	6121250
1855	364691	496578		1919611	263927	6166495	217019					3079790		441298	3090167	2571584	6797713

Getreide-Verkehr auf dem Rhein seit dem Jahre 1822.

	Waizen.				Roggen.				Gerste.				Hafer.			
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern				Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern				Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern				Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			
	Mainz (Coblenz)		Emmerich (Cöln)		Mainz (Coblenz)		Emmerich (Cöln)		Mainz (Coblenz)		Emmerich (Cöln)		Mainz (Coblenz)		Emmerich (Cöln)	
	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
	Mainz		(Cöln)		Mainz		(Cöln)		Mainz		(Cöln)		Mainz		(Cöln)	
1822	—	1,352	—	5,187	152	16,583	7,871	35,469	1,744	5,635	3,939	10,550	8,398	5,887	19,854	11,453
1823	—	3,833	1,056	3,568	—	39,990	20,983	41,482	350	7,049	219	30,406	671	6,331	2,334	5,997
1824	—	588	—	11,016	1,064	5,700	235	87,243	—	12,848	15	79,318	1,079	5,598	104	34,267
1825	—	2,794	—	9,515	—	4,368	—	34,638	—	77,073	—	147,916	799	8,671	690	18,880
1826	—	19,459	8	64,910	—	4,286	—	23,765	—	18,317	4	59,530	—	39,547	24	97,108
	(Coblenz)		Emmerich		(Coblenz)		Emmerich		(Coblenz)		Emmerich		(Coblenz)		Emmerich	
1835				35,001			—	90,230			22	21,120			3,092	—
1836	—		2	210,753	248		—	182,718	13		7	121,808	3,617		—	—
1837	26,171		2	152,001	16,223		24	147,139	3,074		—	8,900	18,013		—	—
1838	54,752	4,375	—	260,687	6,145	2,902	—	24,239	—	1,258	425	2,073	10,153	—	530	—
1839	159,616	—	—	534 654	49,350	—	73,098	12,606	70,104	—	205	38,057	5,237	—	—	—
1840	—	220,043	—	349,460	483	71,330	37,109	2,811	—	161,471	5	30,926	498	71,476	—	—
1841	25,243	202,569	—	421,980	59	330,109	22	315,846	4	337,835	12	202,172	859	44,223	—	—
1842	4,003	177,536	10	205,355	120	458,398	26	388,283	717	116,330	662	51,432	4,473	4,463	—	—
	Mainz				Mainz				Mainz				Mainz			
1843	240,238	117,103	72,031	10,398	69,575	110,293	244,868	3,522	44,582	103,501	95,635	8,544	unter Gerste		40,561	320
1844	156,663	152,244	6,118	5,491	23,906	42,577	16,762	1,005	5,704	60,458	8,485	2	enthalten.		5,049	—
1845	74,183	144,746	8,951	10,195	717	121,511	18,713	3,552	2,346	52,309	3,393	331	ditto		6,807	213
1846	396,259	122,114	362,654	4,044	177,773	22,810	1,538,802	—	28,779	23,024	115,960	36	ditto		13,789	—
1847	591,212	62,999	584,641	103,120	310,170	28,661	1,343,515	5,510	111,234	73,331	126,237	23,853	ditto		21,654	1,155
1848	6,276	197,555	1,287	598,062	—	56,219	3,642	53,702	1,478	192,130	77	169,063	ditto		10,422	808
1849	2,283	469,431	1,152	1,162,714	1,000	73,693	21	127,693	1,761	89,872	373	40,945	ditto		441	11
1850	8,403	785,572	182	1,413,586	743	415,134	10,649	135,011	456	220,542	1,910	17,788	ditto		1,660	290
1851	534,850	71,895	166,337	270,174	155,152	52,695	382,924	237	19,923	89,306	13,943	96	ditto		3,338	—
1852	901,119	52,732	591,074	123,680	312,762	13,271	1,245,045	372	16,618	92,791	28,993	9,098	ditto		28	—
1853	645,559	131,888	270,767	114,438	31,587	39,890	570,853	437	25,411	70,594	3,301	43,009	ditto		27	36
1854	481,510	84,521	96,320	152,672	121,107	23,734	580,313	6,044	78,498	78,328	39,970	3,033	ditto		31,573	1,200
1855	218,884	423,712	381	238,673	7,373	50,383	745,654	1,589	4,043	86,881	33,160	80	195	180,056	24,759	261

Colonialwaaren-Verkehr auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Kaffee.				Zucker.				
	Es kamen an im Hafen von	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			Roher.		Raffinirter. Melis, Candis, Farin.		
					Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern		Es kamen an im Hafen von	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern	
	Mannheim zu Berg	Mannheim zu Berg	Mainz zu Berg	Emmerich zu Berg	Mainz zu Berg	Lobith zu Berg	Mannheim zu Berg	Mainz zu Berg	Lobith zu Berg
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1822			99,151	114,562				186,136	
1823			80,414	94,024				206,051	
1824			83,853	99,503				186,733	
1825			98,513	120,489				147,932	
1826			101,108	126,816				207,027	
				Emmerich					
1835		27,141		258,952			53,733	284,306	292,870
1836		57,800	122,803	261,825		65,907	56,500		345,426
1837		18,776	124,651	243,035		317,036	87,343		148,699
1838		30,010	163,633	291,470		411,705	55,031	219,968	120,025
								Coblz.	
1839		30,014		288,226		237,040	45,212	171,666	265,375
1840		24,324		314,033		216,311	87,860	320,080	339,999
1841		24,885		403,633		178,688	54,678	338,654	368,598
1842		13,171		407,885		413,444	46,943	300,921	136,325
								Mainz	
1843		87,232	226,852	386,253	157,400	547,057		280,352	90,800
1844		104,806	252,713	432,957	106,669	358,898	76,794	350,534	121,568
1845		2,985	296,108	443,418	127,091	484,762	22,071	310,826	62,101
1846	143,120	2,540	238,037	416,290	117,096	424,356	8,215	276,015	31,646
1847	165,197	474	335,829	504,596	153,327	526,594	1,225	366,592	24,834
1848		748	264,985	408,934	92,556	446,668	1,161	336,176	76,679
1849		1,051	279,010	464,691	64,412	451,785	26,334	338,303	39,869
1850		3,502	249,615	364,216	34,485	352,203	10,533	270,972	10,062
1851		2,438	319,630	470,791	41,318	523,582	2,748	249,306	29,393
1852	153,358	111,630	351,271	517,894	61,515	604,396	908	359,152	66,157
1853	128,226	323	350,045	551,002	50,045	630,038	—	301,677	14,016
1854	159,837	160	391,945	588,674	unt. raff.	622,971	—	408,092	26,646
1855	190,768	—	231,555	637,293	50,301	398,657	—	257,946	97,390

Verkehr in Tabak auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Roher. Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern						Fabricirter. Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					
	Mannheim		Mainz		Emmerich		Mannheim		Mainz		Emmerich	
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Cöln		Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1822			50,044	16,209	62,924	10,851						
1823			48,390	18,842	68,967	13,624						
1824			23,363	17,554	48,000	12,684						
1825			41,430	17,486	54,561	10,015						
1826			34,664	22,602	49,564	16,353						
			Coblenz		Emr.							
1835	9694	21,894	55,760	—	95,219	877						
1836	8393	4,389	34,204	—	81,464	1,615						
1837	9374	59,423	Mainz		101,903	663						
1838	957	56,840	37,122	45,726	65,313	15,798	9670		Coblenz			
1839	1219	61,548	Coblenz		55,450	23,331	400	2,224	16,613	16,446	4044	101
1840	3564	46,381	52,585	19,713	71,708	1,136	2373	2,040	10,850	4,599	3682	225
1841	3506	45,111	57,146	34,887	105,069	1,383	4097	2,438	12,442	5,630	5334	21
1842	2373	39,250	Mainz		99,945	1,835	2960	2,803	Mainz		7630	206
1843	4146	47,978	41,364	43,114	109,492	2,609	6774	1,723	21,325	2,578	9771	31
1844	2484	54,306	55,755	44,349	119,559	5,104	4992	1,450	19,905	2,513	8882	255
1845	1386	37,281	64,179	34,718	145,969	3,375	882	2,262	20,534	2,700	8760	874
1846	773	34,067	62,699	31,136	127,909	8,824	200	1,680	17,883	2,677	6864	207
1847	117	35,697	58,227	32,926	137,249	9,680	252	1,491	17,342	2,887	7102	170
1848	452	39,354	46,614	35,166	86,038	8,443	66	1,277	17,107	2,144	7032	104
1849	3859	39,888	69,038	38,694	120,353	10,083	1359	2,107	24,088	3,756	12382	127
1850	2791	57,288	73,564	57,456	104,890	22,878	396	6,224	19,631	6,783	8145	1326
1851	1151	76,490	50,010	90,078	108,447	44,344	1191	10,973	20,134	13,175	21399	8656
1852	2167	45,894	85,973	48,342	157,901	17,528	229	9,763	20,191	12,797	7006	7038
1853	2146	58,204	63,240	60,024	117,606	27,778	237	16,375	17,942	19,909	8286	11154
1854	1645	58,387	88,235	60,309	115,487	23,486	124	18,673	19,757	23,901	8310	9450
1855	355	66,593	95,364	68,655	106,555	50,251		21,441	15,821	26,989	6753	7856

Verkehr in Getränken auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Wein. Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern						Bier. Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern				Branntwein Arrac, Rum, Spiritus. Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			
	Mainz		Coblenz		Emmerich (Cöln)		Mainz		Emmerich		Mainz		Lobith	
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu B.	zu Thal	zu B.	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	C.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
					(Cöln)				(Cöln)				(Cöln)	
1822	35,480	11,167					66	68			4479	952		
1823	42,710	19,507			7,201	43,663	6	52	30	198	2433	720	3,847	1873
1824	35,522	10,063			5,425	30,508	9	58	55	660	1705	796	2,266	855
1825	29,673	17,920			6,018	67,993	20	69	44	1139	1557	660	2,016	822
1826	32,371	23,366			6,316	56,440	43	112	51	1017	1142	539	1,035	851
					Emmerich									
1835					19,774	34,090								
1836					9,882	52,850								
1837					12,231	47,213								
1838	42,289	139,276	1,093	38,702	14,370	41,717								
													Lobith	
1839			11,132	105,646	14,794	43,620								
1840			13,267	138,631	16,682	42,252							24,532	
									Emmer.					
1841			14,150	160,413	17,619	43,464							5,394	1280
1842			16,496	143,552	17,994	32,824				928			13,112	587
1843	47,721	67,274	16,706	184,607	18,976	38,000	157	12,147		1333	7693	19558	15,603	429
1844	36,338	74,691	23,696	148,570	18,043	47,089	144	14,212		1193	6977	10822	36,908	633
1845	37,420	60,666	21,870	140,558	18,483	51,592	215	15,073		1161	3107	8252	14,531	1190
1846	32,342	58,103	23,077	131,457	22,030	53,692	166	14,207		379	7065	3499	87,405	4503
1847	53,720	72,498	19,462	166,228	18,231	66,280	123	7,893		1119	6215	2750	19,140	4012
1848	21,848	51,326	9,513	102,191	11,607	48,861	77	4,177		1351	2909	2697	5,497	4375
1849	29,282	57,980	11,767	142,334	14,318	47,335	86	7,012		2812	5021	2609	9,601	2070
1850	34,351	79,159	15,798	159,670	17,758	55,713	149	13,388		1817	4399	3252	38,722	1055
1851	39,054	83,269	16,386	189,672	19,994	65,992	175	15,458		3122	10227	3668	44,783	1552
1852	48,209	88,188	21,390	182,052	23,463	62,899	242	12,852		2720	9013	2355	15,632	2078
1853	49,684	110,195	25,840	205,661	34,834	83,665	134	26,289		7965	5873	3222	9,123	10160
1854	45,067	142,054	28,495	264,553	28,558	125,467	247	23,818		12778	6647	3571	9,218	14905
1855	44,401	98,326	22,300	162,882	21,708	115,880	261	24,723		17672	6191	2421	11,387	9406

Verkehr in Nahrungsmitteln auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Reis.			Kartoffeln.		Häringe.	
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern		Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern	
	Mainz zu Berg	Coblenz zu Berg	Emmerich zu Berg	Mainz zu Thal	Lobith zu Thal	Mainz zu Berg	Lobith zu Berg
	Ctr.	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	(Cöln)
1822	11,825		20,861	542	35,063	3,907	4,582
1823	3,921		4,469	1,751	42,606	5,222	6,612
1824	4,534		9,175	1,088	30,736	6,748	8,278
1825	5,277		8,961	840	37,185	4,911	6,295
1826	5,153		7,546	685	33,464	8,624	10,252
			Emmerich				Lobith
1835			34,993			(Coblenz)	14,356
1836		4,568	25,252			12,148	22,795
1837		11,145	39,474			14,596	28,099
1838		9,997	28,165			16,360	30,416
1839		30,430	50,149			10,789	26,788
1840		30,711	61,110		Lobith	10,135	7,680
1841		17,381	45,959		18,803	13,850	30,697
1842		37,393	91,980		254,920	13,240	31,648
						Mainz	
1843	19,964	20,500	67,679		14,472	6,009	14,300
1844	26,078	25,813	66,893		72	11,331	19,974
1845	22,477	20,861	55,342		432,954	9,733	25,654
1846	29,084	29,692	62,026		26,976	5,791	22,367
1847	78,614	84,160	190,188		8,838	7,656	34,691
1848	10,587	11,431	24,989		225,526	11,473	42,809
1849	29,515	27,322	56,210		487,365	12,297	44,877
1850	32,794	31,830	102,006		387,565	8,998	36,457
1851	99,052	106,011	174,061	(Coblenz)	183,920	10,007	39,771
1852	132,501	146,130	181,794	451,884	127,227	6,093	25,364
1853	84,525	87,048	188,188	600,016	327,309	6,452	30,773
1854	231,345	228,671	367,504	488,107	140,146	7,209	3,906
				Mainz			
1855	23,456	63,739	168,690	1,058,492	73,321	7,963	52,565

Verkehr in Salz, Mineralwasser und Hopfen

auf dem Rhein seit dem Jahre 1822.

	Salz.						Mineral-wasser.	Hopfen.	
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					Es kamen an im Hafen von Coblenz	Abgefert. bei dem Rheinzoll-amt Emmerich	Es wurden abgefertigt bei dem Rheinzollamt Mainz	
	Mannheim		Mainz	Coblenz					
	zu Berg	zu Thal	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	Berg	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	Ctr.
1822			30,195			44,774	46,207	40	44
1823			38,754			72,101	44,756	94	52
1824			44,922			73,286	44,189		139
1825			54,169			92,850	50,004	9	77
1826			64,016			75,420	46,977	1	214
							Emmer.		
1835	33,417	242,331					49,764		
1836	32,826	231,377					34,501		
1837		246,678		185			3,750		
							Lobith		
1838	33,951	237,078	89,297	67		40,743	51,259		
1839	38,977	281,213			44,754	40,640	54,494		
1840	42,151	528,847		19	56,335	50,882	62,451		
1841	41,062	258,899		20	43,226		55,712		
1842	41,555	174,861		19,357			48,573		
1843	46,252	206,986	96,180	7,816			47,570	520	2,052
1844	41,420	230,250	122,812	74	18,402	37,392	62,685	2261	2,159
1845	37,756	277,430	122,812	211	46,833	31,054	69,037	389	2,267
1846	42,996	274,480	153,334	350	59,202	31,746	72,338	160	4,936
1847	47,028	310,303	167,916	190	57,174	39,760	53,614	138	4,613
1848	42,920	281,408	150,132	125	51,437	63,117	36,489	266	3,047
1849	33,902	206,930	78,293	18,500	13,837	39,329	44,104	1274	3,310
1850	33,220	216,845	96,289	12,960	14,625	44,479	51,397	162	5,310
1851	27,152	209,901	92,807	20,100	18,127	36,689	49,225	2474	3,469
1852	30,610	243,684	111,900	9,359	20,710	36,272	59,224	202	6,538
1853	27,576	230,282	101,900	2,034	14,662	41,735	50,750	296	5,664
							Emmer.		
1854	25,975	365,964	19,462	1,901	116,784	51,859	41,004	570	18,304
							Lobith		
1855	23,240	274,661	141,247	3,200	48,004	36,536	33,702	1652	12,044

Verkehr in Baumwolle und Baumwollmanufacten

auf dem Rhein seit dem Jahre 1822.

	Baumwolle.				Baumwollwaaren				Garn.	
	Es kamen an im Hafen von	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern				Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern	
	Mannheim	Mannheim	Mainz	Lobith	Mainz		Lobith		Mainz	Lobith
	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Berg
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Cöln		Ctr.	Ctr.
1822			9,297		2,486	780	2	463	3,194	
1823			18,555		2,600	974	2	1,475	4,879	
1824			12,945		526	1,295	29	1,570	5,421	
1825			14,044		197	2,516	2	1,682	3,758	
1826			27,422		669	3,882	64	1,953	8,072	
1835		6,885	Coblenz						33,081	96,398
1836		2,970	5,084	67,592						115,644
1837		7,308	23,249	83,104						134,142
			Mainz							
1838		7,403	52,102	94,444					50,820	167,494
			Coblenz							
1839		14,136	41,983	93,268						153,770
1840		5,910	13,052	69,754						138,693
1841		14,547	59,922	101,424						181,255
1842		3,276	78,355	109,746						189,021
			Mainz							
1843	72,196	8,589	104,259	133,170	30,659	19,483			51,762	183,186
1844	48,345	1,121	71,025	89,807	35,683	20,253			39,134	107,175
1845		3,212	137,668	153,865	34 235	23,867			42,760	135,514
1846	135,380	7,229	193,534	193,662	31,198	25,268			52,714	143,370
1847	81,498	958	116,226	123,490	34,821	21,863	Lobith		39,680	96,996
1848		—	113,698	117,572	30,658	26,610		8,239	33,327	99,005
1849		6,935	294,395	235,081	38,347	37,656		7,550	42,338	129,257
1850		1,485	160,250	144,382	45,311	38,771		—	36,900	97,486
1851		419	180,409	337,035	41,466	48,450		27,629	35,999	5,824
1852		164,023	254,790	192,357	38,385	50,966		39,978	31,340	15,281
1853	150,453	953	239,296	246,140	37,129	50,600	25,134	82,830	31,127	172,741
1854	180,536	400	250,507	276,437	37,732	51,183	16,213	80,492	41,981	244,672
1855	149,254	—	155,460	262,670	37,593	46,451	15,373	82,166	35,361	171,966

Eisenverkehr auf dem Rhein seit dem Jahre 1822.

Roheisen. Masseln. Gusseisen.

	Es kamen an im Hafen von Mannheim	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern					
	Mannheim	Mannheim	Mainz		Coblenz		Emmerich
	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1822			17,952	—			
1823			25,844	88			
1824			22,657	2			
1825			18,870	420			
1826			15,200	73			
1835		64,413					
1836		61,502			14,460 905		20,394
1837		78,090			32,489 11,000		97,202
1838		89,683			71,463 38,579	39,387	148,918
1839		88,590			34,389 7,045	61,489	110,204
1840		86,087			42,983 17,335	137,992	190,410
1841		111,605			111,599 29,641	110,247	324,273
1842		122,041			142,993 33,918	63,875	539,803
1843		97,112	138,499	2,685	162,599 57,635	76,884	1,518,875
1844	10,389	71,623	106,053	15	98,378 31,936	73,816	755,755
1845		70,232	103,401	3,353	71,211 34,672	98,325	106,491
1846	155,396	67,119 48,930	128,009	27,106	82,111 57,707	100,623	811,926
1847	151,285	32,160 22,784	86,585	31,568	74,677 48,439	186,529	668,830
1848		15,711 10,433	47,032	11,279	37,343 18,898	117,022	551,163
1849		33,762 29,413	80,407	15,125	48,644 30,262	98,788	295,308
1850		34,952 18,187	128,608	11,942	97,706 54,027	132,052	828,276
1851		24,205 9,592	144,974	259	137,961 91,455	172,925	755,784
1852		38,085 25,639	221,241	26,360	170,710 138,254	246,570	551,388
1853		48,543 23,871	268,041	34,348	212,780 194,641	274,802	630,418
1854		37,472 28,547	292,669	61,279	185,413 165,165	374,755	750,608
1855	49,427	38,341 28,711	209,139 169,114	53,411	210,801 191,479	98,399	602,289

Anmerkung. Die mit kleiner Schrift auf dieser und den drei folgenden Tabellen vorkommenden Zahlen beziehen sich auf die Einfuhr vom Ausland.

Eisenverkehr auf dem Rhein.

Eisen und Stahl, Eisenbahnschienen.
geschmiedet, gewalzt.

	Es kamen an im Hafen von Mannheim	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern							
	Mannheim	Mannheim		Mainz		Coblenz		Emmerich	
	zu Berg	zu Berg	Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1822				8,164					
1823				12,345					
1824				7,675					
1825				4,335					
1826				18,771	35				
1836									
1837									
1838									
1839		16,413	410			102,117 34,762	18,900	86,161	9,062
1840		15,175	583			66,807 30,992	510	60,790	23,603
1841		12,718	717			55,843 27,089	425	53,385	10,106
1842		14,793	245			227,058 74,872	685	137,592	6,014
1843		26,000	732	374,670	3,063	348,951 114,865	1,122	223,420	7,313
1844	120,894	13,641	688	574,359	3,003	563,422 333,719	1,971	407,603	18,228
1845	6,837	6,837	291	345,926	2,599	316,183 69,427	4,349	60,401	22,279
1846	184,433	1,686	693	440,640	2,597	430,113 103,566	1,887	186,983	11,371
1847		1,074	153	506,159	3,466	515,008 56,707	11,525	158,349	42,299
1848		1	61	269,135	2,742	285,337 28,138	1,108	33,113	8,499
1849		1,898	196	196,838	3,011	324,791 39,475	2,263	36,440	7,144
1850		1,049	782	142,814	12,171	133,163 42,719	7,731	32,787	170,098
1851		3,286	883	191,615	13,685	208,097 64,379	14,359	58,216	97,273
1852	200,441	1,717	1999	408,280	12,658	384,857 88,469	3,851	73,814	359,690
1853	200,474	2,888	9919	505,625	10,926	459,994 79,570	8,783	57,617	79,075
1854	438,991	1,480	7276	904,445	16,836	912,254 268,448	8,249	245,522	49,743
1855	82,639	—	6328	281,777	13,721	440,410 223,328	10,743	284,646	40,881

Eisenverkehr auf dem Rhein.

	Eisen, Stahl, Blech, Draht, Weissblech.							
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern							
	Mannheim		Mainz		Coblenz		Emmerich	
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1822			5,117	71				
1823			3,912	—				
1824			4,065	—				
1825			695	38				
1826			3,896	86				
							Schwarzblech mit inbegriffen bis zum Jahre 1852.	
1836	2446							
1837	6770	328						
1838	7338	738			7,506 1,996	2	11,784	414
1839	5824	—			4,939 2,450	76	630	—
1840	3652	510			6,163 2,287	57	1,187	147
1841	4593	667			8,298 4,218	294	385	816
1842	5329	404			7,139 3,740	7	2,656	418
1843	11676	378			13,010 5,987	14	2,832	700
1844	4064				4,961 1,139	23	2,103	1,716
1845	4114				8,285 5,198	27	7,056	3,730
1846	2954	61			7,517 4,892	24	4,507	4,195
1847	888	844			9,357 3,681	1089	3,029	4,900
1848	189	173			6,004 2,514	202	461	2,671
1849	7237	200.			8,683 7,061	54	11,835	4,606
1850	1072	1260			7,461 5,071	842	6,668	6,057
1851	1074	3610			9,468 4,802	479	6,033	7,676
1852	2473	2112	14,780	907	28,006 16,578	1538	16,367	9,437
1853	1071	3179	13,793	1298	29,147 16,489	2946	15,083	16,240
1854	1076	4223	14,332	1279	31,253 15,835	6668	7,047	12,112
1855		6881	9,222 6,030	6210	17,009 5,743	4566	5,326	8,804

Anmerkung. Im Hafen von Mannheim kamen im Jahre 1854 an: 15,556 Ctr. zu Berg und 55 Ctr. zu Thal; im Jahre 1855: 82,639 Ctr. zu Berg und 1539 Ctr. zu Thal.

Eisenverkehr auf dem Rhein.

Eisen-, Stahl- und Blechwaaren.

Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern

	Mannheim		Mainz		Coblenz		Emmerich	
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1822			14,468	1,112				
1823			14,556	884				
1824			14,257	1,029				
1825			12,693	1,552				
1826			14,310	1,206				
1835	22,194	1,783						
1836	4,446	793						
1837	9,442	675						
1838		269			125,680 71,585	895		
1839	5,165	444			67,880 14,298	15,017	1,825	38,296
1840	9,628	454			60,683 7,065	8,868	1,945	47,459
1841	22,458	1,003			104,511 26,343	11,428	2,384	51,825
1842	65,339	870			72,737 3,181	4,744	4,146	40,873
1843	61,035	1,735			88,206 5,462	5,947	5,028	42,145
1844	19,815	1,727	126,409	7,850	111,998 14,311	10,463	2,953	58,195
1845	11,381	2,819	147,524	12,060	120,700 21,985	13,782	5,298	69,552
1846	31,526	7,173	132,425	15,959	109,171 18,609	23,951	5,538	61,738
1847	7,838	2,469	160,681	20,795	129,761 38,205	20,913	16,234	66,366
1848	11,031	6,245	131,862	13,521	175,976 25,381	18,399	12,392	44,523
1849	5,565	3,541	97,536	19,768	55,563 6,730	21,023	3,073	49,679
1850	4,054	5,218	110,210	10,958	72,010 9,189	19,744	5,867	71,392
1851	8,221	7,400	129,604	9,383	87,914 13,232	17,225	6,179	67,326
1852	7,590	18,404	187,893	17,376	153,260 48,716	19,895	19,116	68,361
1853	6,409	16,080	123,891	20,653	174,798 71,980	50,807	25,846	85,552
1854	5,667	6,668	232,808	21,886	163,630 41,360	43,524	43,296	79,014
1855	3,095	7,001	80,469 5,167	9,987	263,111 65,278	30,253	12,965	67,305

Anmerkung. Im Hafen von Mannheim kamen im Jahre 1854 zu Berg 92,982 Ctr., im Jahre 1855 69,649 Ctr. und zu Thal 1854: 1186 Ctr., 1855: 6249 Ctr. an.

Verkehr in Blei, Zink und Zinn auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Blei.			Zink.			Zinn.	
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern	
	Mainz	Lobith		Mainz	Lobith		Mainz	Lobith
	zu Berg	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Berg
	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	Ctr.	Ctr	Ctr.	Ctr.	(Cöln)
1822	7,810	503		307	9		1648	3,518
1823	6,923	564		296			2299	3,201
1824	5,459	44		537			2309	4,025
1825	4,999	93		143			3382	5,145
1826	6,013	76		65			3268	5,327
		Lobith						
1835	2,235	9,916						Lobith
1838		17,246						8,417
1839	Coblenz	16,747						10,146
1840	11,254	17,126			1223			10,315
1841	18,202	22,580			257			11,778
1842	15,008	47,151			—			17,538
	Mainz							
1843	18,832	23,956		2,638	1560		9724	20,343
1844	13,241	21,803		3,829	610		5395	14,065
1845	14,809	32,322		3,725	4627		7305	25,709
1846	13,957	28,414		6,188	8066		5019	14,998
1847	12,663	15,663		5,779	5049		7670	15,116
1848	20,979	6,857		3,563	2308		5128	11,631
1849	12,939	6,035	3,032	4,318	1292		10151	22,911
1850	10,328	5,125	23,034	10,026	—		6672	23,446
1851	14,235	6,221	25,753	14,237	2345		7647	16,135
					Emmerich			
1852	12,081	5,397	25,064	15,107	4	22,334	7022	17,554
			Emmerich		Lobith			
1853	17,382			12,544	929	31,508	7191	17,444
1854	23,941		32,426	14,954		83,687	8538	15,969
		Lobith						
1855	15,862	1,198	28,976	16,217		72,958	4558	18,669

Verkehr in Blei- und Zinkweiss auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern									
	Mainz		Coblenz		Hafen Cöln		Emmerich		Lobith	
	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal	Berg	Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1822	1738	1415			3647	179				
1823	1854	1719			3453	271				
1824	1347	1372			2918	127				
1825	1353	1190			2864	42				
1826	1739	707			2247	36				
1835									2328	514
1836			3682				1383	761	1294	
1837			6177				1462	913	1356	
1838	5473		5485	65			1804	878	1676	
1839			6928	397	1225	4007	1837	1934	1891	
1840			7051	679	1653	4879	2148	2088	1340	
1841			4264	871			1547	1032	457	
1842			5160	390			1470	639	290	654
1843	6252	1486	5040	230			1370	1146	326	243
1844	6363	2520	7264	254	792	1369	686	1580	212	830
1845	7644	1428	5673	375	889	2053	564	864	489	
1846	5844	1594	4336	181	1006	3382	648	1915	404	
1847	4842	1542	5004	291	38	1646	636	1088	472	
1848	2316	868	2584	54	34	1382	417	996	354	
1849	3823	1499	3498	180	6	2544	798	954	616	
1850	5751	2035	3943	285	35	2694	271	573	50	
1851	5706	1835	5219	117	61	1499	454	1690	3146	
1852	6231	1745	5890	308	49	2782	934	2291	1626	
1853	4506	2730	6213	538	286	3942	1062	10941	2159	
1854	6095	3550	8588	306	276	5855	778	12711	538	
1855	3275	1621	6925	218		6288	610	8452	1198	28976

Verkehr in Häuten und Fellen auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern			
	Mainz		Lobith	
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	(Cöln)	
1822	3,473	5032	5,624	678
1823	1,159	3820	3,652	1573
1824	3,640	3451	2,981	894
1825	5,261	5412	6,694	757
1826	3,074	5315	9,466	658
			Lobith	
1835			42,468	877
1836			58,420	
1837	(Coblenz)		39,471	
1838	22,113	373	80,670	
1839	13,892	1597	26,068	
1840	13,666	3029	37,698	
1841	27,239	3342	85,009	406
1842	19,331	1659	58,834	384
	Mainz			
1843	19,849	4560	73,597	272
1844	25,600	3865	39,755	398
1845	31,223	2511	40,618	1272
1846	19,146	3028	24,484	3062
1847	9,541	4012	22,427	3527
1848	9,299	2773	7,582	4966
1849	16,980	2374	30,745	4739
1850	26,774	3586	60,425	1582
1851	24,890	2611	61,206	3110
1852	17,198	2292	57,028	3150
1853	10,972	4455	32,394	2503
1854	20,941	5208	31,735	4472
1855	19,094	9219	31,879	4149

Oelverkehr auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Oel.				Thran.	
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern				Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern	
	Mainz (Coblenz)		Lobith (Cöln)		Mainz (Coblenz)	Lobith (Cöln)
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Berg
	Ctr.	Ctr.	(Cöln)		Ctr.	(Cöln)
1822	1,707	8,725	5,529	7424	7,905	15,409
1823	13,848	2,976	22,210	3521	15,722	28,859
1824	256	1,615	1,216	3279	13,636	20,553
1825	449	3,178	5,470	8962	13,624	19,002
1826	5,712	1,782	4,575	3193	15,467	19,589
	(Coblenz)		Lobith		(Coblenz)	Lobith
1835	6,079		19,152		15,196	85,036
1836	24,130		69,047		13,005	86,203
1837	27,247		53,598		17,587	97,048
	Mainz					
1838	13,496	5,857	74,147		16,126	91,482
1839	(Coblenz)		51,117		21,164	100,021
1840	108,910	1,081	117,743		46,275	112,797
1841	52,972	4,727	69,985		37,458	133,411
1842	14,393	5,191	50,098		21,185	109,084
	Mainz				Mainz	
1843	33,936	21,304	84,602		21,061	103,471
1844	33,574	2,168	87,471		25,633	113,869
1845	109,899	1,659	110,127		34,051	120,425
1846	45,375	1,483	80,423		26,862	108,987
1847	103,675	1,226	142,331		27,256	96,204
1848	46,686	526	92,540		24,793	108,658
1849	83,704	1,462	131,367		28,357	110,907
1850	41,768	3,351	116,845		27,537	85,729
1851	31,729	3,362	123,327		24,403	88,110
1852	86,755	4,366	185,830		25,168	58,879
1853	98,867	1,279	166,093		24,142	63,380
1854	165,482	1,475	251,697		26,907	55,514
1855	130,655	10,125	254,469		18,150	61,243

Verkehr in Fabrikmaterialien auf dem Rhein

seit dem Jahre 1822.

	Alaun.			Pottasche.				Soda.		Salpeter.		Schwefel.	
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern												
	Mainz	Lobith		Mainz		Lobith		Mainz	Lobith	Mainz	Lobith	Mainz	Lobith
	zu Berg	zu B.	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Berg
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	(Cöln)		Ctr.	Ctr.	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	(Cöln)
1822	5,988			246	7,816	214	16033			1,345	3,038	1,350	2,041
1823	3,968			39	10,570	158	20321			1,199	3,204	576	2,427
1824	3,613				5,050	42	12108			844	2,129	468	860
1825	3,114				5,514	105	13349			452	1,592	585	791
1826	5,074				5,097	901	8679			1,886	3,512	174	592
													Lobith
1835		210		60		13,617	2242					6,956	21,732
1836		330				5,168							32,981
1837		949		(Coblenz)		17,357						Coblenz	42,695
1838	8,633	249		224		10,328						12,254	48,708
						Emmerich							
1839		72		227	16,527	15,586						720	26,099
						Lobith					Lob.		
1840		112		396	2,717	12,192						5,085	34,846
1841			6402	5944	8,164	—	37				19,646	17,702	41,661
1842			6007	261	4,442	20,852	44				24,477	24,067	47,785
												Mainz	
1843	12,587		2599	1120	5,286	42,776	83	16,690		11,095	31,526	42,427	64,209
1844	14,263		277	407	2,152	44,834	347	26,627		8,063	21,688	12,024	50,800
1845	14,757		271	1353	612	47,721	448	28,713		9,911	21,692	24,578	52,191
1846	9,293		702	1344	1,364	27,817	2080	20,469		8,211	18,307	25,362	59,086
1847	10,627		916	196	8,130	24,175	7322	19,520		13,233	26,191	31,102	48,638
1848	9,115		1111	19	10,513	22,354	7172	17,588		12,727	22,629	25,437	70,702
1849	12,788		301	361	6,180	34,939	8899	15,446		14,604	27,059	35,617	77,462
1850	13,411		252	916	4,536	48,949		28,587		10,149	29,121	59,331	73,860
1851	15,132		578	2441	3,942	59,844	817	33,722		11,090	34,290	27,566	86,419
				Mainz						Coblenz		Coblenz	
1852	15,573			4711	1,440	88,422	1167	40,246		15,755	35,478	50,217	135,020
						(Emmerich)							
1853	12,621		791	1474	1,995	19,919	182	26,498	20,848	13,303	36,432	62,280	107,117
1854	12,566		3262	1437	9,871	345,985	—	37,779	46,219	18,222	44,561	—	169,939
										Mainz		Mainz	
1855	6,879		1062	4949	10,539	11,528	83	19,628	21,412	9,144	21,963	75,551	114,021

Verkehr in Fabrikmaterialien auf dem Rhein

seit dem Jahre 1852.

	Schwefelsäure		Farbhölzer.		Indigo.		Krapp etc.				Sumac etc.		Braunstein.	Schwerspath.
	Es wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern													
	Mainz		Mainz	Lobith	Mainz	Lobith	Mainz		Lobith		Mainz		Lobith	Lobith
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Thal	zu Thal
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	(Cöln)	Ctr.	Ctr.	(Cöln)		Ctr.	Ctr	(Cöln)	Ctr.
1822	494	972	7,789	11,307	372	425	3,855	3,184	3,657	3865	3,059	12	1,535	
1823	386	809	21,335	22,107	155	189	3,530	533	3,861	5929	4,758	88	1,072	
1824	477	823	7,670	10,946	108	73	888	907	1,413	6716	1,923	15	1,159	
1825	1102	546	13,273	16,367	161	237	1,939	1,244	2,638	7544	4,124	25	1,370	
1826	1231	469	11,856	14,619	262	646	2,833	669	4,307	3224	2,809	139	1,965	
				Lobith		Lob.			Lobith				Lobith	
1835			15,198	53,366			5,051		17,111	1282				
			Coblenz						30,741					
1836			21,655	41,774		3			30,776					
1837			14,376	47,433			Coblenz						2,011	
1838			13,385	48,077			4,549	16,978	24,951				4,319	8,391
1839			20,148	58,863			929	12,302	14,916				4,141	10,840
1840			26,990	68,264		9,015	1,128	17,699	11,357				13,795	
1841			26,072	79,343		7,782	2,239	22,271	26,026				17,793	17,882
1842			19,906	68,661		14,923	2,304	17,300	43,939				24,324	14,164
			Mainz				Mainz							
1843	708	3,157	27,241	64,029	12,287	8,963	6,081	9,090	56,687		11,664	2826	66,618	14,997
1844	927	4,921	31,271	56,915	13,033	6,698	2,656	7,347	24,508		6,905	1132	109,264	16,515
1845	2084	3,325	30,798	56,085	11,472	8,785	2,112	15,268	19,016		10,833	1489	145,466	28,076
1846	790	3,178	29,411	47,625	11,682	12,059	2,165	21,652	28,911		6,761	782	179,611	26,760
1847	980	3,650	35,721	48,233	8,154	8,046	5,739	15,352	46,400		8,619	675	219,430	28,506
1848	901	2,263	15,226	40,418	6,609	8,778	3,672	4,091	20,560		8,497	1207	133,006	17,360
1849	886	2,412	47,912	81,136	10,507	12,162	5,629	23,013	36,940		7,487	1547	289,684	19,675
1850	3835	3,407	51,624	66,759	8,124	11,575	16,795	17,157	32,488		12,804	2419	268,298	42,404
1851	620	4,008	41,610	81,507	8,507	10,534	12,799	18,299	38,588		18,297	2775	377,769	48,852
					Coblenz						Coblenz			
1852	756	10,934	50,248	67,703	12,059	11,839	35,861	15,190	72,923		8,191		407,363	63,189
1853	1287	12,209	—	Emmerich	9,423	10,658	—	316	32,888		9,717	37	360,009	68,828
1854	4597	15,434	42,304	70,446	3,364	7,344	5,475	24,414	42,987		15,831	316	515,337	86,563
				Lobith										
1855	2149	15,406	62,136	102,490	7,590	18,176	4,969	32,005	34,257		8,824	926	389,831	

Uebersicht des Schiffsverkehrs auf dem Rhein im Jahre 1855.

Bei nebenbenannten Erhebungsämtern sind auf dem Rhein ab- und vorbeigefahren:	Mainz. Anzahl im Jahre 1855.			Coblenz. Anzahl im Jahre 1855.			Lobith. Anzahl im Jahre 1855.		
Fahrzeuge mit einer Ladungsfähigkeit von	Zu Berg.	Zu Thal.	Zusammen.	Zu Berg.	Zu Thal.	Zusammen.	Zu Berg.	Zu Thal.	Zusammen.
50 bis 299 Centner . . .	618	2442	3060	2837	2698	5535	212	248	360
300 „ 599 „	604	1272	1876	3053	3130	6183	127	182	309
600 „ 999 „	649	1436	2085	2068	2111	4179	608	717	1325
1000 „ 1499 „	883	1244	2127	1628	1629	3257	977	1037	2114
1500 „ 1999 „	540	763	1303	702	745	1447	919	980	1899
2000 „ 2499 „	187	247	434	261	280	541	402	419	821
2500 „ 2999 „	101	164	265	191	193	384	352	379	731
3000 „ 3499 „	142	331	473	446	448	894	476	498	974
3500 „ 3999 „	186	420	606	574	570	1144	357	356	713
4000 „ 4499 „	143	229	372	304	292	596	224	225	449
4500 „ 4999 „	118	174	292	227	227	454	170	159	329
5000 und mehr „	353	537	890	575	586	1161	748	756	1504
Im Ganzen . .	4524	9259	13783	12866	12909	25775	5572	5956	11528

Uebersicht

des Schifffahrt- und Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahre 1855

mit Unterscheidung der Flagge.

Staaten, denen die Schiffer angehören.	Mannheim.			Coblenz.			Lobith.		
	Der Schiffe			Der Schiffe			Der Schiffe		
	Anzahl.	Ladungsfähigkeit.	wirkliche Ladung.	Anzahl.	Ladungsfähigkeit.	wirkliche Ladung.	Anzahl.	Ladungsfähigkeit.	wirkliche Ladung.
		Centner.			Centner.			Centner.	
Zu Berg.									
Baden	323	339,447	265,037	278	677,600	411,039	117	332,620	209,319
Bayern	87	329,676	208,616	549	964,814	564,288	61	304,136	189,771
Frankfurt. . . .	8	28,140	20,927	341	934,307	598,855	151	769,660	521,488
Frankreich . . .	8	10,052	5,831	1	2,180	1,601	—	—	—
Grossh. Hessen	265	275,792	217,750	561	1,393,074	741,951	145	789,909	453,949
Kurhessen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nassau	46	73,811	59,050	1776	1,432,082	300,467	13	59,684	25,915
Niederlande . .	1	4,899	—	615	1,041,943	478,481	3248	6,978,301	1,770,829
Preussen	137	554,307	359,636	8676	10,803,396	5,801,867	1832	4,647,441	2,201,337
Schweiz	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Württemberg .	1	2,350	—	69	147,830	111,900	5	9,343	2,954
Summe . .	876	1,618,474	1,136,847	12866	17,397,226	9,010,449	5572	13,891,094	5,375,562
Zu Thal.									
Baden	1029	1,274,915	774,636	312	735,924	400,706	116	305,550	83,316
Bayern.	458	1,001,602	297,112	593	1,038,038	454,584	56	302,220	60,479
Frankfurt . . .	25	107,326	8,561	340	932,444	183,112	164	766,655	251,848
Frankreich . . .	11	18,970	6,585	1	2,180	—	—	—	—
Grossh. Hessen	1165	1,488,970	781,538	499	1,493,323	837,845	160	832,667	429,149
Kurhessen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nassau	101	246,932	133,710	1791	1,572,926	972,670	26	93,943	83,601
Niederlande . .	326	747,517	144,469	610	1,011,764	270,128	3427	6,850,369	6,233,871
Preussen	1169	2,891,088	755,187	8682	10,825,733	4,310,237	1991	5,717,314	3,784,865
Schweiz	1	600	231	—	—	—	1	1,200	233
Württemberg .	87	171,601	90,847	81	164,350	85,051	13	19,906	9,952
Summe . .	4372	7,949,521	2,992,876	12909	17,776,682	7,514,333	5956	14,897,824	10,937,314
Zu Berg und zu Thal.									
Baden	1352	1,614,362	1,039,673	590	1,413,524	811,745	233	638,170	292,635
Bayern	545	1,331,278	505,728	1142	2,002,852	1,018,872	117	606,356	250,250
Frankfurt . . .	33	135,466	29,488	681	1,866,751	781,967	315	1,536,315	773,336
Frankreich . . .	19	29,022	12,416	2	4,360	1,601	—	—	—
Grossh. Hessen	1430	1,764,762	999,288	1060	2,886,397	1,579,796	305	1,622,576	883,098
Kurhessen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nassau	147	320,743	192,760	3567	3,005,008	1,273,137	39	153,627	109,516
Niederlande . .	327	752,416	144,469	1225	2,053,707	748,609	6675	13,828,670	8,004,700
Preussen	1306	3,445,395	1,114,823	17358	21,629,129	10,112,104	3823	10,364,755	5,786,202
Schweiz	1	600	231	—	—	—	1	1,200	233
Württemberg .	88	173,951	90,847	150	312,180	196,951	18	29,249	12,906
Im Ganzen . .	5248	9,567,995	4,129,723	25775	35,173,908	16,524,782	11528	28,788,918	16,312,876

Anmerkung. In der Summe der Ladungsfähigkeit der von Lobith zu Thal gegangenen Schiffe sind zwei am Rhein erbaute englische Schiffe (Klipper) mit einer Ladungsfähigkeit von 8000 Centner enthalten.

Uebersicht der Güterbeförderung auf dem Rhein durch Dampfkraft
im Jahre 1855.

Eigenthümer der Dampfschiffe.	Es wurden abgefertigt bei dem Erhebungsamte Mainz.					Es wurden abgefertigt bei dem Erhebungsamte Emmerich.				
	Für eigene Rechnung.			Gegen Schlepplohn auf geschleppten Segelschiffen.	Summe. Beförderung durch Dampfkraft.	Für eigene Rechnung.			Gegen Schlepplohn auf geschleppten Segelschiffen.	Summe. Beförderung durch Dampfkraft.
	Auf Personenbooten.	Auf Güterschiffen, Schleppbooten u. eigenen Anhängen.	Zusammen.			Auf Personenbooten.	Auf Güterschiffen, Schleppbooten u. eigenen Anhängen.	Zusammen.		
Zu Berg.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Mannheimer Gesellschaft	—	—	—	400,037	400,037	—	—	—	387,588	387,588
Ludwigshafener Gesellschaft	—	396,779	396,779	312 309	709,088	—	259,092	259,092	9,682	268,774
Main-Dampfschifffahrt zu Würzburg	—	7,229	7,229	2,934	10,163	—	—	—	—	—
Würzburger Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurter Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	48,645	48,645	10,854	59,499	—	527,992	527,992	49,632	577,624
Main- und Rhein-Dampfschifffahrt (Delphin)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainzer Schleppdampfschifffahrt-Verein	—	123,254	123,254	8,979	132,233	—	353,178	353,178	21,210	374,388
Dortrechter Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	—	—	7,313	7,313	—	—	—	441,665	441,665
Niederländische Dampfschifffahrt-Gesellsch.	105,147	—	105,147	—	105,147	163,665	—	163,665	—	163,665
Rhein-Yssel Dampfschifffahrt-Gesellschaft	—	—	—	—	—	41,393	—	41,393	—	41,393
Rotterdamer Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	116,401	116,401	96,799	213,200	—	142,387	142,387	700,974	843,361
Schiedam-Nymweger Dampfschifff.-Gesells.	—	—	—	—	—	11,386	—	11,386	—	11,386
Cölner Dampfschifffahrt-Gesellschaft	59,005	—	59,005	—	59,005	31,118	—	31,118	—	31,118
Düsseldorfer Dampfschifffahrt-Gesellschaft	56,465	—	56,465	—	56,465	78,324	—	78,324	—	78,324
Cölner Schleppdampfschifffahrt-Gesellschaft	—	33,452	33,452	190,337	223,789	—	773,407	773,407	51,418	824,825
Düsseldorfer Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	—	—	15,394	15,394	—	400,273	400,273	527,595	927,868
Ruhrorter Gesellschaft	—	—	—	470,942	470,942	—	—	—	20,003	20,003
Franz Haniel	—	674,208	674,208	342,040	1,016,248	—	—	—	—	—
Mathias Stinnes	—	236,264	236,264	187,100	423,364	—	—	—	4,947	14,947
Mühlheimer Dampfschleppschifff.-Gesellsch.	—	—	—	270,406	270,406	—	—	—	540	540
Neckar Dampfschifffahrt-Gesellschaft	—	30,558	30,558	80,927	111,485	—	—	—	84,602	84,602
Local-Dampfboote	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	220,617	1,666,790	1,887,407	2,396,371	4,283,778	325,886	2,456,329	2,782,215	2,309,856	5,092,071

Zu Thal.										
Mannheimer Gesellschaft	—	—	—	89,466	89,466	—	—	—	184,831	184,831
Ludwigshafener Gesellschaft	—	89,379	89,379	19,915	109,294	—	26,956	26,956	20,295	47,251
Main-Dampfschifffahrt zu Würzburg	62,744	—	62,744	—	62,744	—	—	—	—	—
Würzburger Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	22,234	22,234	4,548	26,782	—	—	—	—	—
Frankfurter Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	93,149	93,149	5,398	98,547	—	238,915	238,915	2,504	241,419
Main- und Rhein-Dampfschifffahrt (Delphin)	36,175	—	36,175	—	36,175	—	—	—	—	—
Mainzer Schleppdampfschifffahrt-Verein	—	85,887	85,887	—	85,887	—	155,522	155,522	—	155,522
Dortrechter Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederländische Dampfschifffahrt-Gesellsch.	124,622	—	124,622	—	124,622	131,019	—	131,019	—	131,019
Rhein-Yssel Dampfschifffahrt-Gesellschaft	—	—	—	—	—	60,370	—	60,370	—	60,370
Rotterdamer Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	45,068	45,068	4,000	49,068	—	27,569	27,569	121	27,690
Schiedam-Nymweger Dampfschifff.-Gesells.	—	—	—	—	—	6,176	—	6,176	—	6,176
Cölner Dampfschifffahrt-Gesellschaft	108,478	—	108,478	—	108,478	35,419	—	35,419	—	35,419
Düsseldorfer Dampfschifffahrt-Gesellschaft	109,300	—	109,300	—	109,300	39,884	—	39,884	—	39,884
Cölner Schleppdampfschifffahrt-Gesellschaft	—	—	—	2,636	2,636	—	603,110	603,110	—	603,110
Düsseldorfer Schleppdampfschifff.-Gesellsch.	—	—	—	4,275	4,275	—	172,161	172,161	1,997	174,158
Ruhrorter Gesellschaft	—	—	—	7,143	7,143	—	—	—	—	—
Franz Haniel	—	20,534	20,534	12,010	32,544	—	—	—	—	—
Mathias Stinnes	—	827	827	3,742	4,569	—	—	—	—	—
Mühlheimer Dampfschleppschifff.-Gesellsch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neckar Dampfschifffahrt-Gesellschaft	—	20,366	20,366	11,496	31,862	—	—	—	18,887	18,887
Local-Dampfboote	201	—	201	—	201	—	—	—	—	—
Summa	441,520	377,444	818,964	164,629	983,593	272,868	1,224,233	1,497,101	228,635	1,725,736

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahre 1855

mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft.

Erhebungs-Aemter.	Gesammte wirkliche Ladung.	Darunter befanden sich: Frachtladungen der Dampfschifffahrt-Unternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen.		Frachtladungen der Segelschiffer, und zwar: durch Dampfkraft befördert.		ohne Dampfkraft befördert.		Zusammen auf Segelschiffen.		Es sind also im Ganzen befördert: durch Dampfkraft.		ohne Benutzung der Dampfkraft.		Bemerkungen.
	Centner.	Centner.	%	Centner.	%	Centner.	%	Centner.	%	Centner.	%	Centner.	%	
Zu Berg.														
Alt-Breisach .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Strasburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Neuburg . . .	445,661	291,394	65,4	110,646	24,8	43,621	9,8	154,267	34,6	402,040	90,2	43,621	9,8	
Mannheim . .	1,136,847	422,650	37,2	231,377	20,4	482,820	42,4	714,197	62,8	654,027	57,6	482,820	42,4	
Mainz	4,856,242	1,887,407	38,9	2,396,371	49,3	572,464	11,8	2,968,835	61,1	4,283,778	88,2	572,464	11,8	
Caub	8,827,579	3,435,097	38,9	5,149,539	58,3	242,943	2,8	5,392,482	61,1	8,584,636	97,2	242,943	2,8	
Coblenz	9,010,449	3,897,497	43,3	4,022,310	44,6	1,090,642	12,1	5,112,952	56,7	7,919,807	87,9	1,090,642	12,1	Einschl. des Verkehrs nach der Lahn.
Emmerich . .	5,406,780	2,782,215	51,5	2,309,856	42,8	314,709	5,7	2,624,565	48,5	5,092,071	94,3	314,709	5,7	
Lobith	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zu Thal.														
Alt-Breisach .	18,248	—	—	—	—	18,248	100,0	18,248	100,0	—	—	18,248	100,0	
Strasburg . . .	55,568	—	—	—	—	55,568	100,0	55,568	100,0	—	—	55,568	100,0	
Neuburg . . .	127,464	30,425	23,9	586	0,4	96,453	75,7	97,039	76,1	31,011	24,3	96,453	75,7	
Mannheim . .	2,992,867	322,096	10,8	75,774	2,5	2,595,006	86,7	2,670,780	89,2	397,870	13,3	2,595,006	86,7	
Mainz	4,918,533	818,763	16,7	164,629	3,4	3,935,141	79,9	4,099,740	83,3	983,392	20,1	3,935,141	79,9	
Caub	5,211,018	942,498	18,1	198,179	3,8	4,070,341	78,1	4,268,520	81,9	1,140,677	21,9	4,070,341	78,1	
Coblenz	7,514,333	1,038,811	13,8	195,580	2,6	6,279,942	83,6	6,475,522	86,2	1,234,391	16,4	6,279,942	83,6	Einschl. des Verkehrs nach der Mosel.
Emmerich . .	11,248,498	1,497,101	13,3	228,635	2,0	9,522,762	84,7	9,751,397	86,7	1,725,736	15,3	9,522,762	84,7	
Lobith	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Summarische Uebersicht

des Güterverkehrs in den nachbenannten Rheinhäfen im Jahre 1855.

Häfen.	Zufuhr.			Abfuhr.			Der Verkehr bestand demnach im Ganzen.
	Zu Berg.	Zu Thal.	Summe.	Zu Berg.	Zu Thal.	Summe.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Strasburg	155,046	—	155,046	—	42,734	42,734	197,780
Kehl [1])	12,436	—	12,436	—	80,634	80,634	93,070
Freistett [2])	—	2,403	2,403	—	2,500	2,500	4,903
Knielingen [3])	11,158	—	11,158	—	30,020	30,020	41,178
Leopoldshafen	281,697	—	281,697	—	87,258	87,258	368,955
Speier	—	—	—	6,700	11,500	18,200	18,200
Mannheim [4])	2,201,800	327,258	2,529,058	107,125	538,469	645,594	3,174,652
Ludwigshafen [5])	579,670	274,461	854,131	63,094	223,333	286,427	1,140,558
Worms	—	—	18,197	—	—	26,032	44,229
Mainz [6])	1,035,756	746,114	1,781,870	307,857	552,193	860,050	2,641,920
Biebrich	—	—	465,008	—	—	147,399	612,407
Bingen	208,235	173,930	382,165	52,829	157,975	210,804	592,779
Coblenz	915,500	649,776	1,565,276	328,461	340,748	669,209	2,234,485
Cöln [7])	2,308,783	2,134,000	4,442,783	1,373,622	454,826	1,828,448	6,271,231
Düsseldorf	—	—	1,904,291	—	—	908,608	2,812,899
Ruhrort	577,832	2,250,899	2,828,731	107,345	223,038	330,383	3,159,114
Wesel	211,186	72,379	883,565	311,752	440,994	752,746	1,636,311
Mannheim:							
Verkehr mit dem Rhein	2,201,800	60,449	2,262,249	11,048	538,469	549,517	2,811,766
Ausserdem Bau- u Nutzholz	115	89,320	89,475	252	259,040	259,292	348,767
Verkehr mit dem Neckar	—	266,809	266,809	96,077	—	96,077	362,886
Ausserdem Bau- u. Nutzholz	—	373,358	373,358	—	—	—	273,358
Summe des Hafenverkehrs	2,201,800	327,258	2,529,058	107,125	538,469	645,594	3,174,652
Ausserdem Bau- u. Nutzholz	115	462,678	462,833	252	259,040	259,292	722,125
Ludwigshafen:							
Verkehr mit dem Rhein	579,670	16,864	596,534	28,036	223,133	251,169	847,703
Ausserdem Bau- u Nutzholz	—	8,933	8,933	—	200	200	9,133
Verkehr mit dem Neckar	—	245,452	245,452	34,858	—	34,858	280,310
Ausserdem Bau- u. Nutzholz	—	3,212	3,212	200	—	200	3,412
Summe des Hafenverkehrs	579,670	262,316	841,986	62,894	223,133	286,027	1,128,013
Ausserdem Bau- u. Nutzholz	—	12,145	12,145	200	200	400	12,545
Mainz:							
Verkehr mit dem Rhein	1,035,756	94,981	1,130,737	91,470	552,193	643,663	1,774,400
Ausserdem Bau- u. Nutzholz	843	13,751	14,594	3.176	3,232167	3,235,343	3,249,937
Verkehr mit dem Main	—	651,133	651,133	216,387	—	216,387	867,520
Ausserdem Bau- u Nutzholz	—	20,657	20,657	3,035	—	3,035	23,692
Summe des Hafenverkehrs	1,035,756	746,114	781,870	307,857	552,193	860,050	2,641,920
Ausserdem Bau- u Nutzholz	843	34,308	35,251	6,211	3,232167	3,238,373	3,273,629

Anmerkung. [1]) Ausserdem Bau- und Nutzholz 57,448 Ctr. [2]) Ausserdem Bau- und Nutzholz 266 Ctr. [3]) Ausserdem Bau- und Nutzholz 130,651 Ctr. [4]) Ausserdem Bau- und Nutzholz 722,125 Ctr. [5]) Inclusive 12,545 Ctr. Bau- und Nutzholz. [6]) Ausserdem Bau- und Nutzholz 3,273,629 Ctr. [7]) Ausser Flossholz.

Der Strasburger Hafenverkehr

betrug:

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen		Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840	187,552	35,090	222,642	1848	6,135	5,615	11,750
1841	200,284	35,464	235,748	1849	109,120	63,300	172,420
1842	191,722	35,581	227,303	1850	91,180	34,020	125,200
1843	221,144	28,610	249,754	1851	104,466	33,601	138,067
1844	217,779	27,301	245,080	1852	168,084	52,569	220,653
1845	105,139	23,651	128,790	1853	365,179	73,168	438,347
1846	76,916	41,904	118,820	1854	149,484	37,227	186,711
1847	27,971	22,024	49,995	1855	155,046	42,734	197,780

Güterverkehr im Hafen von Strasburg im Jahre 1855.

Es kamen vom Rhein:

	in 42 Segelschiffen	64,863 Ctr.	
	„ 28 geschleppten Schiffen	90,183 „	
	überhaupt in 70 Schiffen	155,046 Ctr.	
darunter zur $^1/_1$ Gebühr:	Mineralwasser		1,540 Ctr.
„ $^1/_4$ „	Eisen	28,000 Ctr.	
	Waizen	14,000 „	42,000 „
„ $^1/_{20}$ „	Steinkohlen	86,000 „	
	Schwerspath	1,940 „	
	Diverse	1,566 „	89,506 „
Zollfrei:	Erde (Porzellan- und Pfeifenerde)		22,000 „
	Zusammen		155,046 Ctr.

Es gingen nach dem Rhein:

in 32 Schiffen		42,734 Ctr.	
darunter zur $^1/_1$ Gebühr:	Maschinen	2,340 „	
	Korkstopfen	560 „	2,900 Ctr.
„ $^1/_4$ „	Weberkarden	5,280 „	
	Kreide	2,180 „	7,460 „
„ $^1/_{20}$ „	Krapp	27,380 „	
	Eisen-Vitriol	1,100 „	
	Diverse	3,894 „	32,374 „
	Zusammen		42,734 Ctr.
	Zufuhr		155,046 „
	Zu- und Abfuhr im Ganzen		197,780 Ctr.

Der Kehler Hafenverkehr

betrug (ausser Flossholz):

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen		Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1844	15,454	11,967	27,421	1850	6,795	5,866	12,661
1845	13,987	86,146	100,133	1851	11,697	9,444	21,141
1846	7,411	137,763	145,174	1852	12,552	8,913	21,495
1847	9,085	76,011	85,096	1853	13,369	13,305	26,674
1848	6,625	6,170	12,795	1854	10,690	55,960	66,650
1849	5,276	14,656	19,932	1855	12,436	80,634	93,070

Güterverkehr im Hafen von Kehl (seit 1844 Freihafen) im Jahre 1855.

Zufuhr.

Zur 1/1 Gebühr:	Mineralwasser		46 Ctr.
„ 1/20 „	Steinkohlengeriess	4,350 Ctr.	
	gebrannter Kalk	6,600 „	10,950 „
Zollfrei			1,440 „
	Gesammtsumme		12,436 Ctr.

Dampfschiffe haben den Hafen nicht berührt; es geschah die Vermittelung des Verkehrs nur durch Segelschiffe.

Die Waaren kamen von Mainz	5,836 Ctr.
„ Strasburg	6,600 „
	= 12,436 Ctr.

Abfuhr.

Zur 1/1 Gebühr:	Glaswaaren	6 Ctr.	
	Schwerspath	9,640 „	
	Schiefertafeln	5 „	
	Fabricirter Tabak	65 „	9,716 Ctr.
Zur 1/4 Gebühr:	Lohe	12,632 Ctr.	
	Hanf, ungehechelt	390 „	
	Kienruss	4 „	
	Weberkarden	239 „	13,265 „
Zur 1/20 Gebühr:	Brennholz	39,593 Ctr.	
	Steinkohlengeriess	18,060 „	57,653 „
	Zusammen		80,634 Ctr.
	Zufuhr		12,436 „
	Zusammen Zu- und Abfuhr		93,070 Ctr.

Bau- und Nutzholz.

Sägwaaren: aus weichem Holz in Schiffen . . .	40,215 Ctr.	
geflösst	10,777 „	
Sonstiges: Tannenholz in Schiffen	6,456 „	
		57,448 Ctr.

Von den oben angeführten Waaren	80,634 Ctr.
gingen nach Mannheim	1,325 Ctr.
„ „ Mainz	9,733 „
„ „ Strasburg	67,484 „
darunter 39,593 Ctr. Brennholz.	
„ „ Worms	2,092 „

Das Bau- und Nutzholz vertheilt sich auf die einzelnen Häfen wie folgt:

nach Cöln	156 Ctr.
„ Mainz	10,783 „
„ Steinmauern	10,777 „
„ Strasburg	35,732 „
	= 57,448 Ctr.

Der Freistetter Hafenverkehr

betrug (mit Anschluss des Flossholzes):

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840 . . .	24,232	22,412	46,644
1841 . . .	22,776	34,185	56,961
1842 . . .	27,482	30,703	58,185
1843 . . .	20,464	25,987	46,451
1844 . . .	44,245	25,905	70,150
1845 . . .	35,646	23,487	59,133
	Zufuhr	Abfuhr	
1846 . . .	9,818	20,356	30,174
1847 . . .	4,383	15,721	20,104

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1848 . . .	418	3,661	4,079
1849 . . .	4,280	250	4,530
1850 . . .	3,556	629	4,185
1851 . . .	5,250	1,871	7,121
1852 . . .	2,400	2,348	4,748
1853 . . .	5,000	3,127	8,127
1854 . . .	2,400	4,144	6,544
1855 . . .	2,403	2,500	4,903

Güterverkehr im Hafen von Freistett im Jahre 1855.

Zufuhr.

Zollfrei: Porcellanerde . . . . . . 2,403 Ctr.

Abfuhr.

Zur $^1/_4$ Gebühr: Hanf	302 Ctr.
„ $^1/_{20}$ „ Seegras	1,198 „
	= 2,500 Ctr.
Zufuhr	2,403 „
Im Ganzen Zu- und Abfuhr . . .	4,903 Ctr.

Der Knielinger Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1843	185,046	11,649	196,695
1844	23,955	4,048	28,003
1845	16,811	784	17,595
1846	2,888	499	3,387
1847	—	—	731
1848	—	—	99
1849	—	—	—
1850	—	—	—
1851	2,396	4,682	7,078
1852	—	—	8,822
1853	14,393	3,941	18,334
1854	975	10,104	11,079
1855	11,158	30,020	41,178

Güterverkehr im Hafen von Knielingen im Jahre 1855.

Zufuhr in Segelschiffen.

Zur $^1/_4$ Gebühr:	Mehl und Kleie		78 Ctr.
„ $^1/_{20}$ „	Steinkohlen		11,080 „
	Zusammen		11,158 Ctr.

Abfuhr in Segelschiffen.

Zur $^1/_4$ Gebühr:	Waizen		158 Ctr.
Zollfrei:	Kartoffeln	26,545 Ctr.	
	Zuckerrüben	3,317 „	29,862 „
			= 30,020 Ctr.
	Zufuhr		11,158 „
	Im Ganzen Zu- und Abfuhr		41,178 Ctr.
	Bau- und Nutzholz.		
	Tannenborde		266 „
	Im Ganzen		41,444 Ctr.

Der Leopoldshafener Hafenverkehr

betrug (ausser Flossholz):

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen		Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1843	207,231	15,863	223,094	1850	108,519	234,697	343,216
1844	142,230	122,981	265,211	1851	131,320	63,575	194,895
1845	154,752	106,914	261;666	1852	111,387	79,726	191,113
1846	174,535	95,008	269,543	1853	164,833	115,078	279,911
1847	141,723	97,824	239,547	1854	285,797	78,634	364,431
1848	121,108	72,951	194,059	1855	281,697	87,258	368,955
1849	73,681	79,965	153,646				

Güterverkehr im Hafen von Leopoldshafen im Jahre 1855.

Zufuhr in Segelschiffen.

Zur $^1/_1$ Gebühr:	Eisenplatten	5 Ctr.	
	Eisenwaaren	34 „	
	Mineralwasser	2,223 „	
	Diverse	142 „	2,404 Ctr.
„ $^1/_4$ „	Mühlsteine und Platten	2,330 Ctr.	
	Eisenmasseln	2,019 „	
	Waizen	22 „	
	Roggen	1,467 „	
	Gerste	1,000 „	
	Hafer	1,614 „	8,452 „
„ $^1/_{20}$ „	Eisen und Stahlstein	88,517 Ctr.	
	Steinkohlen	177,597 „	
	Schieferstein	2,218 „	
	Trass	460 „	268,792 „
Zollfrei:	Kartoffeln	929 Ctr.	
	gemahlener Gyps	1,120 „	2,049 „
			= 281,697 Ctr.
Holz:	Eichen Scheitholz		234 „

Abfuhr in Segelschiffen.

Zur $^1/_1$ Gebühr:	Maschinentheile etc. Eisen		42 Ctr.
„ $^1/_4$ „	Kastanien	60 Ctr.	
	Theer	660 „	
	Hafer	14,992 „	15,712 „

Zur $^1/_{20}$ Gebühr:	Brennholz	7,358 Ctr.		
	Seegras	15 „		
	Torf	75 „		
	Krapp	3,360 „		
	Backsteine	24,357 „	35,165 Ctr.	
Zollfrei:	Kartoffeln	27,659 Ctr.		
	Zuckerrüben	1,105 „		
	Knochen	7,450 „		
	Stroh und Heu	125 „	36,339 „	
			= 87,258 Ctr.	
		Zufuhr	281,697 „	
	Im Ganzen Zu- und Abfuhr		368,955 Ctr.	

Bau- und Nutzholz.

1) In Stämmen	a) hartes in Schiffen . . .	3,485 Ctr.	
	b) weiches „	1,693 „	
2) Sägwaaren	a) hartes „	16,297 „	
	b) weiches „	90,817 „	
3) Sonstiges	a) hartes: Dauben	18,125 „	130,417 Ctr.

Der Speyerer Hafenverkehr

betrug:

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen		Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840	5,301	9,751	15,052	1848	5,612	1,721	7,333
1841	2,743	9,961	12,704	1849	9,954	3,196	13,150
1842	762	9,881	10,643	1850	2,206	7,916	10,122
1843	5,064	7,631	12,695	1851	1,786	3,899	5,685
1844	2,123	4,006	6,129	1852	5,683	1,338	7,021
1845	3,729	6,922	10,651	1853	1,679	4,430	6,109
1846	6,432	3,751	10,183	1854	1,088	8,693	9,781
1847	4,262	4,109	8,371	1855	6,700	11,500	18,200

Der Mannheimer Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr.			Abfuhr.			Zusammen Zu- und Abfuhr.
	Ausländische Güter.	Vereinsländische Güter.	Zusammen.	Ausländische Güter.	Vereinsländische Güter.	Zusammen.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1836	—	—	—	—	—	—	530,685
1837	—	—	—	—	—	—	672,697
1838	—	—	—	—	—	—	767,949
1839	—	—	—	—	—	—	815,162
1840	—	—	—	—	—	—	824,449
1841	—	—	—	—	—	—	962,700
1842	—	—	—	—	—	—	1,276,897
1843	552,654	758,959	1,311,613	151,123	274,781	425,904	1,737,517
1844	737,235	714,754	1,451,989	171,817	227,199	449,016	1,901,005
1845	830,468	949,315	1,779,783	146,780	261,237	408,017	2 187,800
1846	865,032	1,400,612	2,265,644	128,612	386,148	514,760	2,780,404
1847	1,371,651	1,635,416	3,007,067	117,865	615,470	733,335	3,740,402
1848	617,189	1,128,059	1,745,248	701,704	464,793	535,497	2,280,745
1849	696,609	777,372	1,473,981	83,494	408,617	492,111	1,966,092
1850	631,892	1,046,114	1,678,006	116,090	669,104	785,194	2,463,200
1851	694,644	1,217,120	1,911,764	122,530	654,835	777,365	2,689,129
1852	1,177,481	1,601,581	2,779,062	174,676	886,741	1,061,417	3,840,479
1853	760,130	1,688,716	2,448,846	165,658	771,563	937,221	3,386,067
1854	1,030,047	2,315,880	3,345,927	101,176	795,127	896,303	4,242,230
1855	989,373	2,002,518	2,991,891	61,526	843,360	904,886	3,896,777
1856	1,000,389	2,331,764	3,332,153	66,856	1,652,683	1,719,539	5,051,692

Darstellung

des Schifffahrt- und Waarenverkehrs in den Häfen von Mannheim im Jahre 1856.

1.

I. Unter Benützung der Hafenanstalten wurden:

	Ctr.	Ctr.
Ausgeladen:		
Hafenpflicht. Waaren .	3,332,153	
Nichthafenpflichtige . .	1,005,569	
		4,337,722
Eingeladen		1,719,539
Vor Anker übergeladen		357,493
Summa		6,414,754

II. Ohne Benützung der Hafenanstalten passirten in Schiffen:

Aus d. Rhein in d. Neckar	1,077,962	
„ Neckar in d. Rhein	1,771,458	
		2,849,420
Gesammtverkehr		9,264,174

Zur Vergleichung mit den Resultaten der gleichen Bewegung des Vorjahrs ist zu bemerken:

Zur Summe I.

	Ctr.
Diese betrug nach der Darstellung von 1855	4,777,609
Hiezu kommen die nachträglich entzifferten in Schiffen transportirten Holzwaaren des Neckarverkehrs, da deren Summe unter der obigen für 1856 enthalten ist, mit . .	188,170
	4,965,779
1856	6,414,754
In letzterem mehr	1,448,975

Zur Summe II.

Diese betrug 1855	2,329,717
Zuschlag wie oben für Holzwaaren	310,031
	2,639,748
1846	2,849,420
In letzterem mehr	209,672
Im Ganzen Verkehrszunahme . .	1,658,647

2.

Ausladung, Ankunft.

Es bestanden die oben aufgeführten hafenpflichtigen Waaren aus:

	Ctr.
Gütern unter Zollcontrole (ausländische Waaren)	1,000,389
Gütern des freien Verkehrs	2,331,764
Ueberhaupt	3,332,153

Es kamen diese Waaren aus

Niederländischen Häfen:		Zu Berg Centner	Zu Thal
Amsterdam . . .	216,013		
Rotterdam . . .	724,508		
Dortrecht	5,303		
Arnheim . . .	21,680	967,504	
Vereinsländischen Rheinhäfen:			
Emmerich . . .	21,044		
Ruhrort	325,211		
Duisburg	147,213		
Düsseldorf . . .	23,162		
Cöln	433,174		
Brohl	561		
Andernach . . .	2,532		
Neuwied	6,193		
Vallendar	1,469		
Coblenz	11,666		
Lahnstein	12,678		
Caub	3,020		
Bingen	30,906		
Biebrich	426		
Mainz	18,308		
Nierstein	1,500		
Rheindürkheim .	27,223		
Worms	267		
Frankenthal . .	1,057	1,067,610	
Kehl	135		
Steinmauern . .	38,739		
Leopoldshafen .	38,494		
Dettenheim . . .	9,927		
Germersheim . .	15,351		
Rheinhausen . .	490		
Speyer	3,500		
Leimersheim . .	1,372		
Altrip	7,138		
Ludwigshafen .	2,775		117,921
Nicht vereinsländischen Rheinhäfen:			
Strasburg			899
Mainhäfen:			
Bamberg	11,531		
Kitzingen	6,666		
Ochsenfurt . . .	7,059		
Marktbreit . . .	1,247		
Würzburg . . .	15,719		
Gemünden . . .	3,340		
Klingenberg . .	8,542		
Aschaffenburg .	2,246		
Frankfurt . . .	7,114	63,464	
Transport . .		2,098,578	118,820

		Zu Berg Centner	Zu Thal
Transport . .		2,098,578	118,820
Neckarhäfen:			
Kannstadt . . .	115,860		
Heilbronn . . .	919,687		
Wimpfen	300		
Neckarelz. . . .	28,526		
Eberbach	15,196		
Hirschhorn . . .	2,215		
Neckarsteinach .	200		
Neckargemünd .	8,748		
Ziegelhausen . .	10,226		
Heidelberg . . .	13,797		1,114,755
		2,098,578	1,233,575
		3,332,153	

Die Anfuhr erfolgte durch:

	Zu Berg	Zu Thal
Segelkraft u. Leinpferde .	163,913	1,233,575
Dampfkraft		
auf Personenbooten der Niederländer Gesellschaft in 244 Fahrten	88,272	
Cölner Gesellschaft in 343 Fahrten	66,840	
Düsseldorfer Gesellschaft in 350 Fahrten	68,353	
Main- und Rhein-Dampfschifffahrt (Delphin) in 7 Fahrten	3,475	
In eigenen Schleppkähnen od. hölzernen, zum Theil gemietheten Schiffen der Mannheimer Gesellschaft .	361,542	
Ludwigshafener „ .	338,180	
Frankfurter „ .	3,802	
Mainzer „ .	69,603	
Niederländischen „ .	134,250	
Cölner „ .	153,480	
Ruhrorter „ .	229,036	
des Franz Haniel	204,373	
„ Mathias Stinnes . . .	178,088	
Mühlheimer Gesellschaft .	15,333	
Neckar-Dampfschifffahrt .	20,038	
	2,098,578	1,233,575
	3,332,153	

Unter der Flagge von:	Zu Berg Ctr	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.
Baden	180,784	977,906	1,158,690
Bayern	222,371	47,659	270,030
Frankfurt	12,786	—	12,786
Grossh. Hessen	262,150	105,959	368,109
Kurhessen . . .	2,665	—	2,665
Nassau	51,849	—	51,849
Niederlande . . .	359,640	—	359,640
Preussen	977,710	—	977,710
Württemberg . .	28,623	102,051	130,674
	2,098,578	1,233,575	3,332,153

und zwar in		Fahrzeugen Berg	Fahrzeugen Thal
Dampfbooten:			
aus niederländischen Häfen	540		
„ vereinsländ. niederrheinischen Häfen	404		
		944	
Schleppkähnen u. Segelschiff.:			
aus niederländischen Häfen	236		
„ vereinsländ. niederrheinischen Häfen	885		
„ Mainhäfen	98		
		1219	
„ ausländischen oberrheinischen Häfen	2		
„ vereinsländischen Häfen	326		
„ Neckarhäfen	2324		
			2652
		2163	2652
		4815	

Hauptartikel des Verkehrs
in Vergleichung mit den Zufuhren von 1855.

	1856 Centner	1855 Centner
Baumwolle, rohe	197,512	149,268
Baumwollengarn	20,005	20,200
Baumwollenwaaren	53,934	36,002
Blei	11,082	6,801
Bleiweiss	4,075	2,094
Braunstein	14,740	7,520
Catechu	3,493	6,255
Eisen, rohes	44,223	49,377
„ geschm. u. gewalzt	146,480	248,429
Eisenwaaren	91,928	77,416
Farbhölzer in Blöcken	22,638	30,066
Fische, Stockfische	3,395	6,816
„ gesalzene	594	659
„ Häringe	4,938	4,597
Flachs	5,843	7,411
Getreide u. Hülsenfrüchte	465,585	304,437
Gewürze	8,513	7,773
Glätte	4,986	2,839
Guano	12,272	2,203
Häute	7,403	7,154
Harze	16,380	29,396
Honig	3,142	3,885
Indigo	3,831	6,534
Kaffee	209,487	190,823
Krapp	1,381	2,891
Leinengarn	9,476	4,698
Maschinerien	14,864	12,305
Mehl- u. Mühlenfabrikate	22,774	13,259
Oel in Fässern	82,839	72,594
Papier	7,124	6,009
Pech	1,367	1,452
Porzellanerde	16,110	4,504
Reis	21,615	40,128
Salpeter	8,874	4,853
Schwefel	23,991	22,763
Schwerspath	4,336	723
Soda	27,116	16,046
Steinkohlen u. Coaks	390,656	471,424
Steinsalz	41,584	42,943
Tabak, roher	49,618	33,632
Tabak, fabricirter	12,620	10,623
„ Cigarren	5,791	4,038
Talg	4,664	3,387
Terpentinöl	4,719	7,610
Thran	17,654	14,238
Wagenschmiere	6,912	5,167
Wein	7,483	8,066
Wolle	4,470	7,567
Wollengarn	3,248	2,337
Wollenwaaren	11,058	8,122
Zink	8,114	3,664
Zinkblech	327	2,994
Zinn	2,073	1,780
Zucker, roher	8,796	25,518
„ raffinirter	153,822	140,374

3.

Einladung, Abgang.

Güter unter Zollcontrole	66,856
„ des freien Verkehrs	1,652,683
Ueberhaupt	1,719,539

Die Abfuhr erfolgte		Zu Berg Centner	Zu Thal Centner
Nach niederländ. Häfen:			
Amsterdam	12,563		
Rotterdam	540,039		
Dortrecht	5,152		
Schiedam	54,177		
Arnheim	27,557		
			639,488
Nach ausservereinsländischen Rheinhäfen:			
Strasburg		9,616	
Nach vereinsländischen Rheinhäfen:			
Speyer	440		
Ludwigshafen	2,946		
		3,386	
Emmerich	25,659		
Wesel	694		
Ruhrort	101,789		
Duisburg	256,944		
Uerdingen	7,977		
Düsseldorf	129,521		
Mühlheim	3,211		
Neuss	8,759		
Cöln	385,151		
Deutz	1,775		
Bonn	750		
Andernach	6,723		
Neuwied	14,435		
Vallendar	6,719		
Coblenz	9,265		
Lahnstein	712		
Bingen	8,494		
Biebrich	908		
Mainz	7,920		
Worms	1,778		
Frankenthal	344		
			979,528
Transport		13,002	1,619,016

		Zu Berg	Zu Thal
		Centner	
Transport . .		13,002	1,619,016
Nach Mainhäfen:			
Bamberg	15,299		
Kitzingen . . .	15		
Würzburg . . .	1,001		
Klingenberg . .	100		
Frankfurt . . .	3,602		20,017
Nach Neckarhäfen:			
Kannstadt . . .	10,453		
Heilbronn . . .	50,259		
Jaxtfeld	2,131		
Neckarelz . . .	300		
Eberbach	2,450		
Hirschhorn . . .	150		
Heidelberg . . .	1,761	67,504	
		80,506	1,639,033
		1,719,539	

Mittelst	Zu Berg	Zu Thal
Segelkraft oder Leinpferden	71,779	1,078,473
Dampfkraft		
auf Personenbooten der		
Niederländer Gesellschaft .	—	80,569
Cölner „ .	—	71,136
Düsseldorfer „ .	—	75,415
Main- und Rhein-Dampfschifffahrt (Delphin) . .	—	2,586
Auf Schleppkähnen od. hölzernen, zum Theil gemietheten Schiffen der		
Mannheimer Gesellschaft . .	—	208,378
Ludwigshafener „ . .	8,727	76,642
Niederländer „ . .	—	38,404
Cölner „ . .	—	4,008
Ruhrorter „ . .	—	312
Franz Haniel	—	189
Neckar-Dampfschifffahrt .	—	2,921
	80,506	1,639,033
	1,719,539	

Unter der Flagge von:	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.
Baden	61,077	204,995	266,072
Bayern	6,161	125,251	131,412
Frankfurt	—	4,546	4,546
Frankreich	42	—	42
Grossh. Hessen .	5,212	254,427	259,639
Nassau	—	43,475	43,475
Niederlande . . .	—	268,382	268,382
Preussen	—	730,378	730,378
Württemberg . .	8,014	7,579	15,593
Summe	80,506	1,639,033	1,719,539

in Fahrzeugen	Berg	Thal
Dampfbooten:		
nach niederländischen Häfen . .	—	565
„ ausländischen Rheinhäfen .	—	—
„ vereinsländischen „ .	—	382
„ Neckarhäfen	—	—
Transport . .	—	947
Transport . .	—	947
In Segel- und Schleppschiffen:		
nach niederländischen Häfen . . .	—	215
„ ausservereinsl. Rheinhäfen .	13	—
„ vereinsländischen „ .	743	863
„ Mainhäfen	—	37
„ Neckarhäfen	2126	—
	2882	2062
	4944	

Hauptartikel des Verkehrs
mit den Zu- und Abnahmen gegen 1855.

	1856	1855
	Centner	
Baumwolle	796	243
Baumwollengarn	5,199	3,479
Baumwollenwaaren	51,863	36,301
Bier	1,311	1,026
Blei	444	1,726
Butter, frische	6,131	2,654
Roheisen	3,072	5,474
Brucheisen	4,195	3,050
Eisen, geschm. u. gewalztes	12,500	15,045
Eisenwaaren	7,613	9,018
Erze	28,409	1,379
Farbhölzer in Blöcken . .	1,798	2,683
Getreide und Hülsenfrüchte	751,217	199,765
Gewürze	692	441
Glätte	1,389	1,101
Glas	1,549	397
Haare	2,178	1,176
Hanf	8,012	10,127
Harze	1,085	2,168
Holzwaaren	2,406	1,939
Hopfen	1,820	2,206
Käse	19,032	15,805
Kaffee	1,027	2,809
Karden (Weberdisteln) . .	1,106	728
Kartoffeln	7,009	3,383
Kartoffelmehl	3,178	194
Kleesaamen	2,663	665
Knochen	1,407	1,154
Knochenmehl	3	507
Krapp	2,279	1,670
Kunstwolle	12,613	8,637
Leder	3,962	3,213
Leim	1,356	1,015
Leinengarn	456	809
Leinwand	801	576
Maschinerien	8,192	3,494
Mehl- u. Mühlenfabrikate .	46,553	1,790
Obst, frisches	1,409	693
„ getrocknetes	529	651
Oel in Fässern	1,753	3,521
Papier	10,899	10,454
Porzellan	2,238	1,288
Porzellanerde	2,352	1,118
Pottasche	720	1,455
Reis	512	1,721
Repssaamen	37	3,221
Salpeter	735	1,479
Salz	—	645

	1856	1855
	Centner	
Salzsäure	2,958	29,902
Schmalz	133	470
Schwefel	2,722	3,012
Schwefelsäure	4,171	6,317
Seegras	8,846	3,901
Seidenabfälle	7,506	4,671
Seide, rohe	10,500	10,035
Seidenwaaren	961	747
Soda	3,683	1,467
Steinkohlen und Coaks	28,780	27,519
Strohwaaren	1,732	1,821
Tabak, roher	82,990	64,180
„ fabricirter	6,717	4,636
„ Cigarren	27,032	13,939
Talg	519	482
Tapeten	933	719
Thran	611	1,494
Uhren	5,013	3,970
Wachholderbeeren	401	500
Wein	25,338	15,237
Weinstein	2,747	1,824
Weinsäure	712	750
Wolle, rohe	2,209	1,715
Wollengarn	241	75
Wollenwaaren	1,756	1,514
Zucker, raffinirter	1,297	3,080
Zündhölzer	1,672	1,719

4.

Am Schlusse des Jahres 1856 gehörten den Mannheimer Häfen an:

Die Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft mit 4 Dampfschleppern und 22 Schiffen der Niederländer Beurt,

und zwar mit	Schiffe	Ladungsfähigkeit.
badischer Flagge	5	36,516
bayerischer „	1	8,702
hessischer „	2	11,178
nassauischer „	1	7,705
preussischer „	4	29,810
niederländischer Flagge	9	60,690
Zusammen 154,601 Ctr.		
Die Mannheim-Cölner Rangfahrt, aus 17 Schiffen bestehend, wovon		
unter badischer Flagge	3	11,658
„ hessischer „	7	52,278
„ preussischer „	7	35,014
Zusammen 98,950 Ctr.		
Die Mannheim-Heilbronner Rangfahrt, sämmtlich unter badischer Flagge	11	17,619
Die Mannheim-Kannstadter Rangfahrt, ebenfalls unter badischer Flagge	4	5,144
Zusammen	54	276,314

5.

Die Hafenschleuse, welche den Rheinhafen mit dem Neckarhafen verbindet, passirten 1856 6,799 Fahrzeuge.

Die Rheinbrücke wurde geöffnet im Jahre 1856 für: Dampfschiffe 72mal, Segelschiffe 2180mal, Flösse 671mal.

6.

Am Schlusse des Jahres befanden sich im Hafen 43 Schiffe und zwar:

		Centner
1	mit Ladungsfähigkeit über	9,000
4	„ „ „	8 — 9,000
10	„ „ „	7 — 8,000
6	„ „ „	6 — 7,000
6	„ „ „	5 — 6,000
4	„ „ „	4 — 5,000
4	„ „ „	3 — 4,000
6	„ „ „	1,500 — 3,000
2	„ „ „	500 — 1,500

43 Schiffe zusammen.

Den eigentlichen Winterhalt haben keine Fahrzeuge bezogen und es war vom Mannheimer Hafen aus die Schifffahrt zu Berg und zu Thal thatsächlich nicht unterbrochen.

7.

Bezüglich des Schifffahrts-Verkehrs bei Mannheim im Allgemeinen wird noch angefügt:

Rheinschifffahrt.

Bei dem Rheinzollamt Mannheim sind befrachtete Fahrzeuge ab- und vorbeigefahren:

	Berg	Thal	Im Ganzen
Im Jahre 1856	873	5 568	6,441
„ „ 1855	876	4,372	5,248
Im Jahre 1856 mehr	—	1,196	1,193
weniger	3	—	—

Von den Schiffen des Jahres 1856 gehörten an:

	Berg	Thal	Im Ganzen
Baden	237	1,150	1,387
Bayern	94	330	424
Frankfurt	—	21	21
Frankreich	19	6	25
Grossherzog. Hessen	356	1,981	2,337
Kurfürstenth. Hessen	—	—	—
Nassau	17	154	171
den Niederlanden	3	355	358
Preussen	145	1,492	1,637
der Schweiz	—	1	1
Württemberg	2	78	80
Summa	873	5,568	6,441

Die Ladungen betrugen von:

	zu Berg	zu Thal	im Ganzen
Baden	163,334	876,574	1,039,908
Bayern	51,170	306,066	357,236
Frankfurt	—	4,167	4,167
Frankreich	20,360	5,479	25,839
Grossh. Hessen	220,497	1,413,176	1,633,673
Kurfürst Hessen	—	—	—
Nassau	17,180	251,114	268,294
den Niederlanden	—	307,070	307,070
Preussen	179,806	1,291,195	1,471,001
der Schweiz	—	100	100
Württemberg	2,349	96,259	98,608
Summa	654,696	4,551,200	5,205,896

Sie wurden transportirt durch

	Zu Berg	Zu Thal	Im Ganzen
Segelkraft und Leinpferde . .	416,174	3,850,972	4,267,146
Dampfkraft			
in Personenbooten . .		229,706	938,750
in Schleppkähnen oder geschleppten hölzernen Schiffen	238,522	470,522	
Summa . .	654,696	4,551,200	5,205,896

Neckarschifffahrt.

Bei dem Neckarzollamt Mannheim sind befrachtete Fahrzeuge ab- und vorbeigefahren:

	Zu Berg	Zu Thal	Im Ganzen
Im Jahre 1856 . .	3,604	10,207	13,811
" " 1855 . .	3,241	9,169	12,410
Im erstern mehr .	363	1,038	1,401

Von den Schiffen des Jahres 1856 gehörten an:

	Zu Berg	Zu Thal	Im Ganzen
Baden	2,788	6,347	9,135
Hessen (Grossh.) .	574	3,525	4,099
Württemberg . . .	242	335	577
Zusammen	3,604	10,207	13,811
Die Ladungen betrugen von			
Baden	1,113,517	2,460,114	3,573,631
Hessen (Grh.)	285,201	1,350,187	1,635,388
Württemberg	104,241	168,182	272,423
Summa	1,502,959	3,978,483	5,481,442
Hievon wurden transportirt:			
durch Dampfkraft von der Neckar-Dampfschifff.-Gesellsch.	758	110	886
durch Segelkraft u. Leinpferde .	1,502,201	3,978,373	5,480,574
Summa	1,502,959	3,978,483	5,481,442

8.

Flösserei.

	Hartes Holz. Stammholz Ctr.	Hartes Holz. Sägewaaren Ctr.	Weiches Holz. Stammholz Ctr.	Weiches Holz. Sägewaaren Ctr.	Weiches Holz. Sonstiges Ctr.
Ankunft zu Mannheim auf d. Neckar 2,002 Flösse mit	455,095	—	1,737,972	272,276	3,361
Hievon wurden ausgeschleift . . .	371	—	38,838	4,277	—
Rest	454,724	—	1,699,134	267,999	3,361
Hiezu vom Oberrhein aus 658 Flössen und vom Land	213,864	4,080	905,401	543,391	249
Summa: Abgegangen in 807 Flössen nach dem Mittel- und Niederrhein	668,588	4,080	2,604,535	811,390	3,610

Der Hafenverkehr von Ludwigshafen (früher Rheinschanze)

betrug (ausser Flossholz):

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen		Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840	36,139	135,870	172,009	1848	225,425	160,681	386,106
1841	25,346	185,422	210,768	1849	207,103	193,520	400,623
1842	47,753	224,590	272,343	1850	276,972	188,126	465,098
1843	161,021	208,084	369,105	1851	335,953	179,999	515,952
1844	156,536	137,984	294,520	1852	521,581	288,771	810,352
1845	253,024	121,375	374,399	1853	664,465	362,101	1,026,566
1846	417,049	120,778	537,827	1854	800,447	250,142	1,050,589
1847	314,308	106,365	420,673	1855	856,570	284,188	1,140,558

In den Aufstellungen von 1840—1846 sind die von Ludwigshafen rheinwärts verführten Kartoffeln, Steinkohlen, Getreide, Oelkuchen etc. nicht mit inbegriffen.

Güterverkehr im Hafen von Ludwigshafen im Jahre 1855.

	Zufuhr.		*Abfuhr.*
Von und nach Rheinhäfen	596,534 Ctr.	. .	251,169 Ctr.
Neckarhäfen . . .	245,452 „	. .	34,858 „
Summa .	841,986 Ctr.	. .	286,027 Ctr.
Zusammen . . .	1,128,013 Ctr.		
Ausserdem an Bau- und Nutzholz	12,545 „		
Im Ganzen	1,140,558 Ctr.		

Art der Beförderung.

Zufuhr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Im Ganzen Ctr.
In Schiffen, nicht näher bezeichnet . . .	825,122	16,864	841,986
Bau- und Nutzholz	3,212	8,933	12,145
Zusammen	828,334	25,797	854,131
Abfuhr.			
In Schiffen, nicht näher bezeichnet . . .	28,036	257,991	286,027
Bau- und Nutzholz	200	200	400
Zusammen	28,236	258,191	286,427
Summa der Zu- und Abfuhr	856,570	284,188	1,140,558

Die wichtigsten Artikel der Zufuhr waren in der

Bergfahrt:

Zur 1/1 Gebühr: Baumwolle, rohe 27,421 Ctr.; Twist 1445 Ctr.; Baumwollenwaaren 1283 Ctr.; Kaffee 11,397 Ctr.; Zucker, roh 1021 Ctr.; Zucker, raffinirt 10,844 Ctr.; Wein und Most 1450 Ctr.; Tabak, roh 4795 Ctr.; Eisen u. Stahl, Blech und Draht 4406 Ctr.; Eisen- und Stahlwaaren 11,311 Ctr.; Maschinen 14,216 Ctr.; Pottasche 3898 Ctr.; Häute und Felle 1713 Ctr.

Zur 1/4 Gebühr: Stahl u. Eisen, roh 129,060 Ctr.; Lumpen 3673 Ctr.; Waizen 33,449 Ctr.; Oelkuchen 18,680 Ctr.; Pech und Harz 7406 Ctr.; Schwefel 8843 Ctr.; Salpeter 9257 Ctr.

Zur 1/20 Gebühr: Steinkohlen 26,859 Ctr.; Eisenerze 206,071 Ctr.

Thalfahrt:

Maschinen 1973 Ctr.; Krapp 8223 Ctr.; Weberkarden 3079 Ctr.

Die wichtigsten Artikel der Abfuhr waren:

Zur $^1/_1$ Gebühr: Alaun 1971 Ctr.; Twist 1070 Ctr.; Eisen und Stahl, geschmiedet, gewalzt 14,457 Ctr.; Eisen und Stahl, Blech und Draht 12,485 Ctr.; Farbwaaren 1580 Ctr.; Käse 1689 Ctr.; Maschinen 3245 Ctr.; Papier 5809 Ctr.; Tabak, fabricirt 6927 Ctr.

Zur $^1/_4$ Gebühr: Roheisen 16,759 Ctr.; Waizen 6283 Ctr.; Gerste 3978 Ctr.; Hafer 5500 Ctr.; Weberkarden 8788 Ctr.; Schwefel 2530 Ctr.

Zur $^1/_{20}$ Gebühr: Krapp 10,507 Ctr.

Zollfrei: Kartoffeln 77,689 Ctr.

Bergfahrt:

Roheisen 20,753 Ctr.

Der Wormser Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1843	141,640	107,888	249,528
1844	167,586	84,727	252,313
1845	237,796	152,947	390,743
1846	308,267	135,596	443,863
1851	18,163	19,228	37,391
1852	20,174	19,257	39,431
1853	34,891	16,987	51,878
1854	26,172	21,610	47,782

In den Aufstellungen von 1851—1854 sind Wein, Oel, Früchte, Kartoffeln etc. nicht mit inbegriffen.

Güterverkehr im Hafen von Worms im Jahre 1855.

Ankunft.

An Gütern:	durch Segelschiffe	12,025 Ctr.
	„ Dampfschiffe	6,172 „
	Summe	18,197 Ctr.
An Flüssigkeiten:	durch Segelschiffe	7 Stück $2^6/_8$ Ohm,
	„ Dampfschiffe	19 „ $2^7/_8$ „
	Summe	26 Stück $5^5/_8$ Ohm.
Ausserdem:	durch Segelschiffe 39 Mühlsteine.	

Abgang.

An Gütern:	durch Segelschiffe	15,065 Ctr.
	„ Dampfschiffe	10,967 „
	Summe	26,032 Ctr.
An Flüssigkeiten:	durch Segelschiffe	78 Stück 1 Ohm,
	„ Dampfschiffe	39 „ $5^1/_8$ „
	Summe	117 Stück $6^1/_8$ Ohm.

Unter diesen Versendungen sind die Früchte und Kartoffeln nicht inbegriffen, von denen im Jahre 1855 sehr bedeutende Quantitäten ohne nähere Angabe verladen wurden.

Der Mainzer Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr.					Abfuhr.					Im Ganzen.
	Zur 1/1 Geb.	Zur 1/4 Geb.	Zur 1/20 Geb.	Zoll-frei.	Zu-sammen.	Zur 1/1 Geb.	Zur 1/4 Geb.	Zur 1/20 Geb.	Zoll-frei.	Zu-sammen.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1835	730,846	216,084	157,437	8,711	1,113,078	599,136	179,928	95,123	25,178	949,365	2,062,443
1836	627,377	325,244	226,631	7,472	1,186,725	547,338	265,989	100,872	20,337	934,536	2,121,261
1837	639,702	298,379	327,826	10,066	1,275,974	547,875	204,960	138,154	20,695	911,624	2,187,598
1838	703,148	439,356	375,559	4,708	1,522,771	580,693	348,925	148,388	13,656	1,091,662	2,614,433
1839	672,698	462,605	374,630	4,337	1,514,270	576,536	397,581	144,571	12,246	1,130,934	2,645,204
1840	725,258	561,461	517,190	7,867	1,811,776	608,928	544,339	112,452	13,821	1,279,540	3,091,316
1841	787,226	745,426	524,820	5,577	2,063,049	753,444	763,867	102,795	21,326	1,641,432	3,704,481
1842	666,294	685,922	552,977	7,295	1,912,488	530,356	727,236	117,120	15,352	1,390,064	3,302,552
1843	806,788	820,221	633,845	7,759	2,262,603	626,047	564,309	69,375	22,443	1,282,174	3,544,777
1844	732,095	421,134	751,976	4,752	1,909,957	585,638	302,286	50,546	8,906	948,376	2,858,333
1845	726,744	470,053	735,461	8,337	1,940,595	571,696	467,074	49,739	81,221	1,169,730	3,110,325
1846	635,877	541,520	695,304	4,547	1,877,248	462,996	440,779	29,466	27,863	961,104	2,838,352
1847	608,702	663,356	927,882	3,648	2,203,548	417,356	431,492	36,846	17,388	903,109	3,106,657
1848	415,126	423,451	719,615	6,826	1,565,018	284,242	358,221	18,519	11,159	672,213	2,237,231
1849	484,810	572,711	694,773	8,372	1,760,666	356,927	517,399	18,291	7,619	900,236	2,660,902
1850	488,067	855,733	913,212	5,807	2,262,819	380,917	802,819	19,408	14,556	1,217,700	3,480,519
1851	509,585	500,883	797,262	3,580	1,811,310	386,885	409,734	16,576	17,620	830,815	2,642,125
1852	556,331	759,877	739,996	4,811	2,061,015	417,260	479,980	19,348	17,679	934,267	2,995,282
1853	502,478	394,547	651,626	15,232	1,563,883	408,341	351,070	20,870	12,574	792,855	2,356,738
1854	591,384	507,097	723,591	9,272	1,831,344	380,427	289,530	31,646	16,200	717,803	2,549,147
1855	433,805	558,072	764,391	25,602	1,781,870	363,701	348,583	91,077	56,689	860,050	2,641,920
1856	—	—	—	—	2,158,453	—	—	—	—	904,386	3,062,839

Güterverkehr im Hafen von Mainz im Jahre 1855.

(Mit Ausschluss von Bau- und Nutzholz.)

Von und nach	Zufuhr.	Abfuhr.
	Ctr.	Ctr.
der Schweiz	—	1,364
Frankreich	157	4,097
Badischen Rheinhäfen	17,952	48,759
„ Neckarhäfen	9,770	10,275
„ Mainhäfen	27,306	622
Württemberg. Neckarhäf.	6,590	6,028
Bayerischen Rheinhäfen	20,797	5,252
„ Mainhäfen	529,012	116,930
Hessischen Rheinhäfen	19,017	36,868
„ Neckarhäfen	23,107	37
„ Mainhäfen	32,102	18,999
Frankfurt	49,013	49,929
Kurhessischen Mainhäfen	1,628	21,828
Nassauischen Rheinhäfen	30,580	66,500
„ Mainhäfen	12,072	8,079
Preussischen Häfen	671,530	344,113
Holländischen Häfen	331,227	120,370
Summe	1,781,870	860,050
Zusammen	2,641,920	

Art der Beförderung.	Zu Berg.	Zu Thal.	Im Ganzen
Zufuhr.			
	Ctr.	Ctr	Ctr.
In Segelschiffen und geschleppt	926,740	719,199	1,645,939
In Personen-Dampfbooten	109,016	26,915	135,931
Summe	1,035,756	746,144	1,781,870
Abfuhr.			
In Segelschiffen und geschleppt	281,038	384,761	665,799
In Personen-Dampfbooten	26,819	167,432	194,251
Summe	307,857	552,193	860,050
Im Ganzen angekommen u. abgegangen	1,343,613	1,298,307	2,641,920

Die wichtigsten Artikel des Mainzer Hafenverkehrs waren:

I. Auf dem Rhein.

Zufuhr.

In der Bergfahrt:

		Centner
Zur 1/1 Geb.:	Baumwolle, rohe	13,217
	Blei- und Bleiwaaren	5,424
	Branntwein und Spiritus	2,475
	Cichorien, fabricirt	2,170
	Drogueriewaaren	5,902
	Eisen und Stahl, geschmiedet, Schienen	59,717
	Eisen-, Stahl- u. Blechwaaren	14,407
	Gewürze	2,261
	Häute und Felle	3,387
	Tischlerhölzer	3,794
	Indigo	1,620
	Kaffee	50,504
	Leder und Lederwaaren	3,830
	Leinengarn	1,216
	Leinewand	1,261
	Mineralwasser	1,992
	Oel, Cokosnuss-, Palmöl	14,140
	„ anderes	20,165
	Papier	1,769
	Reis	12,059
	Soda	14,216
	Südfrüchte	1,655
	Tabak, roh	3,655
	„ fabricirt	2,014
	Talg, Lichter, Seife	2,106
	Terpentinöl	2,729
	Thran	5,675
	Wein, Most und Cider	10,225
	Wollengarn und Wollenwaaren	3,008
	Zink und Zinkwaaren	2,994
	Zinn und Zinnwaaren	3,845
	Zucker, raffinirt	26,491
„ 1/4 „	Roheisen	34,583
	Waizen	14,666
	Roggen	27,043
	Mehl und Gries	2,289
	Pech, Harz	34,676
	Schwefel	26,882
	Kreuzbeeren, Galläpfel Summac etc.	5,467
	Farbholz in Blöcken	9,914
	Salpeter	1,982
„ 1/20 „	Brennholz	14,970
	Steinkohlen	453,179
	Häringe	4,588
Zollfrei:	Dünger, Asche, Abfälle	5,084
	Erde	4,749

In der Thalfahrt:

		Centner
Zur 1/1 Geb.:	Drogueriewaaren	2,926
	Säuren, Schwefel- und Salzsäure	1,754
	Soda	1,593
	Wein, Most und Cider	3,460
Zur 1/4 Geb.:	Baumrinde, Lohe	6,601
	Waizen	4,476
	Roggen	1,986
	Hafer	1,733
	Mehl, Grütze	1,285
	Salz, Koch- u. Steinsalz	14,034
„ 1/20 „	Brennholz	21,772
	Steinkohlen	15,027
	Seegras, Waldhaar	1,205
Zollfrei:	Kartoffeln	1,012
	Knochen etc.	1,770

Abfuhr.

Zu Berg:

		Centner
Zur 1/1 Geb.:	Blei und Bleiwaaren	1,091
	Eisen und Stahl, geschmiedet, Schienen	2,030
	Eisen- und Stahlwaaren	2,031
	Mineralwasser	6,120
	Oel, Cokos-, Palmöl	507
	„ anderes	2,353
	Talg, Seife und Lichter	1,100
	Wein, Most und Cider	1,493
„ 1/4 „	Waizen	42,213
	Roggen	2,267
„ 1/20 „	Steinkohlen	1,233

Zu Thal:

		Centner
Zur 1/1 Geb.:	Baumwollenwaaren	2,243
	Bier	14,553
	Drogueriewaaren	4,331
	Eisen und Stahl	2,559
	Eisen- und Stahlwaaren	2,574
	Essig	1,245
	Glas und Glaswaaren	3,651
	Haare	3,535
	Häute und Felle	4,324
	Grobe Holzwaaren	2,797
	Möbel	4,613
	Hopfen	6,859
	Kurze Waaren	6,687
	Leder und Lederwaaren	7,445
	Leinewand	6,116
	Mineralwasser	2,830
	Obst, getrocknet	5,568
	Repsöl	6,268
	Papier	5,050
	Schwerspath, verpackt.	4,037
	Tabak, roh	2,436
	„ fabricirt	2,098
	Talg, Seife und Lichter	3,222
	Tapeten	1,395
	Wein, Most und Cider	53,624
	Wolle, rohe	4,842
	Wollengarn und Wollenwaaren	3,825
	Zündhölzer	5,692

		Centner
Zur ¼ Geb.:	Gemüse, dürre, Hülsenfrüchte	17,973
	Waizen	126,644
	Kleesaamen	2,233
	Oelsaamen	3,316
„ ¹⁄₂₀ „	Backsteine, gebrannte	9,403
	Steinkohlen	7,643
Zollfrei:	Dünger, Asche, Abfälle	12,117
	Kartoffeln	8,560
	Knochen, Knochenmehl	4,338
	Obst, frisches	1,150
	Steine, rohe	6,246
	Stroh, Spreu	5,402

II. Auf dem Main.

Zufuhr.

Zu Thal:

Zur ¹⁄₁ Geb.:	Bier	11,442
	Droguerieawaaren	2,192
	Eisen und Stahl, geschmiedet, Schienen	1,105
	Eisen- und Stahlwaaren	1,233
	Glas und Glaswaaren	1,036
	Möbel	2,906
	Grobe Holzwaaren	2,185
	Mineralwasser	3,326
	Papier	1,682
	Schwerspath, verpackt	9,930
	Talg, Seife, Lichter	4,070
	Wein, Most und Cider	2,607
„ ¼ „	Baumrinde, Lohe	2,834
	Gemüse, dürre	20,030
	Waizen	228,209
	Oelsaamen	17,499
„ ¹⁄₂₀ „	Brennholz	179,225
	Holzkohlen	2,460
	Braunstein	2,133
	Erze	3,050
	Töpferwaaren	5,272
	Rauhe Quadern	39,228
Zollfrei:	Knochen	3,504

Abfuhr.

Zu Berg:

Zur ¹⁄₁ Geb.:	Baumwolle, rohe	11,970
	Twist	1,782
	Drogueriewaaren	1,302
	Eisen, Stahl, geschmiedet, Schienen	16,925
	Eisen-, Stahl- u. Blechwaaren	5,701
	Glas und Glaswaaren	1,444
	Kaffee	19,730
	Maschinen	1,487
	Oel, Cokos-, Palmöl	1,710
	„ anderes	6,446
	Reis	7,050
	Soda	9,898
	Tabak, roh	1,019
	Talg, Seife, Lichter	2,428
	Wein, Most, Cider	6,786
	Zinn und Zinnwaaren	1,814
	Zucker, roh	3,478
„ ¼ „	Roheisen	19,778
	Roggen	2,591
	Gerste	1,093
	Pech und Harz	6,865
	Schwefel	1,086
	Farbhölzer in Blöcken	4,304
„ ¹⁄₂₀ „	Steinkohlen	41,993
	Töpferwaaren, gemeine	1,469

Der Biebricher Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen		Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1839	—	—	251,780	1847	495,245	50,871	546,116
1840	—	—	280,359	1848	299,084	29,980	329,064
1841	223,632	5,402	229,034	1849	351,831	76,157	427,988
1842	178,065	15,128	193,193	1850	332,098	60,557	392,655
1843	301,608	15,161	316,769	1851	310,257	57,090	367,347
1844	285,185	21,034	306,219	1852	395,927	49,489	445,416
1845	341,949	53,948	395,897	1853	404,578	58,628	463,206
1846	318,338	40,364	358,702	1855	465,208	147,399	612,407

Die wichtigsten Artikel der Zu- und Abfuhr waren im Jahre 1855:

Zur 1/1 Gebühr:

	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.
Baumwolle	4,640	836
Bier	2,326	—
Branntwein und Spiritus	1,698	506
Bücher	32	347
Cigarren und Tabak	3,452	3,585
Cichorien	703	61
Droguerien	1,263	1,329
Essig	120	9
Fische	360	—
Garn	2,868	—
Glas und Porzellan	246	1,163
Haare und Federn	89	581
Holzwaaren	136	260
Hopfen	16	290
Horn und Knochen	464	261
Indigo	532	—
Kaffee	7,372	321
Kurzwaaren	5,235	5,778
Leder und Federn	2,608	5,156
Leinewand	1,214	622
Lichter und Fett	208	—
Manufacturwaaren	7,802	372
Materialwaaren	1,951	1,772
Mineralwasser	202	279
Möbel und Effecten	217	156
Oel	2,699	229
Papier	1,115	759
Packtuch	41	1,232
Reis	1,492	—
Seidenwaaren	855	226
Seife	291	187
Soda	623	260
Wein	4,837	4,019
Wollenwaaren	969	1,163
Zucker	6,590	10
Verschiedene	2,303	1,344
Summe	67,569	33,113

Zur 1/4 Gebühr:

	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.
Backsteine	21,550	—
Farbholz	89	—
Getreide	10,738	11,400
Hülsenfrüchte	163	143
Mehl	398	2,520
Salz	14,608	300
Summe	47,546	14,363

Zur 1/20 Gebühr:

	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.
Fässer, leere	—	1,500
Holz (Brenn-)	44,176	19,397
Mauer- und Schiefersteine	8,586	—
Metalle und Eisensteine	32,729	75,209
Rohr für Tüncher	401	—
Steinkohlen	213,139	—
Trass	2,280	—
Summe	301,311	96,106

Zollfrei:

	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.
Pflastersteine	12,146	—
Dung	—	600
Gyps	8,220	1,650
Kartoffeln	1,320	1,138
Obst	4,670	209
Porzellanerde	1,115	120
Sandsteine	20,715	100
Stroh	396	—
Summe	48,582	3,817

7264 Dampfschiffe und Dampfschiffchen landeten in Biebrich, brachten 63,885 Personen und fuhren von dort ab 52,222 Personen. Darunter brachte das Lokalboot „Erbprinz“ 25,694 Personen und fuhr von dort ab 24,605 Personen.

Mit diesen Dampfschiffen wurden ferner angebracht: 67,199 Ctr. Waaren und abgeführt 26,127 Centner.

437 Segelschiffe haben den Hafen berührt.

Der Binger Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen		Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1840	34,387	99,996	134,383	1848	257,681	180,354	438,035
1841	74,022	129,225	103,247	1849	283,572	202,369	485,941
1842	200,362	199,102	399,464	1850	437,694	228,547	666,241
1843	293,726	212,380	506,106	1851	361,985	196,090	558,075
1844	277,086	221,472	498,558	1852	356,580	185,820	542,400
1845	292,916	251,004	543,920	1853	407,891	208,600	616,491
1846	359,770	232,711	592,481	1854	404,755	185,625	590,380
1847	454,242	266,831	721,073	1855	382,165	210,804	592,969

Güterverkehr im Hafen von Bingen im Jahre 1855.

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
Es kamen an:			
Im Jahre 1855	208,235 Ctr.	173,930 Ctr.	382,165 Ctr.
Es gingen ab:			
Im Jahre 1855	52,829 Ctr.	157,975 Ctr.	210,804 Ctr.

Die wichtigsten Artikel der Zu- und Abfuhr waren:

Zufuhr.

Zu Berg:

	Ctr.
Colonial- u. Materialwaaren, Häute, Tabak, Leimleder	17,650
Baumwolle, Wolle, Manufacturwaaren, Garn	3,520
Frucht und Mehl	6,240
Klee-, Kohl- und andere Saamen	150
Wein und Spirituosen	900
Guss- und anderes Eisen	4,025
Steinkohlen	164,700
Steine, Backofen- und Tuffsteine	2,400
Diverse Güter	8,650
Zusammen	208,235

Zu Thal:

	Ctr.
Colonial- u. Materialwaaren, Häute, Tabak, Leimleder	1,520
Baumwolle, Wolle, Manufacturwaaren, Garn	940
Frucht und Mehl	5,120
Salz	3,750
Kohlsaamen	2,670
Wein, Bier und Spirituosen	560
Guss- und anderes Eisen	2,380
Coaks und Saarkohlen	34,570
Gyps und Kalk	27,200
Steine, Platten. Backsteine u. Asche	5,400
Bauholz, Borde, Latten und Pfähle	81,500
Daubholz, Reife, Rohr, leere Fässer	1,970
Diverse Güter	6,350
Zusammen	173,930

Abfuhr.

Zu Berg:

Wein, Branntwein, Essig	4,010
Früchte und Mehl	1,640
Guss- und anderes Eisen	41,200
Braunstein	590
Tabak, fabricirter	620
Kleesaamen	160
Diverse Güter	4,609
Zusammen	52,829

Zu Thal:

Wein, Branntwein, Essig	40,300
Früchte und Mehl	84,450
Guss- und anderes Eisen	4,090
Braunstein	125
Kleesaamen	1,740
Tabak, fabricirter	160
Steine	11,250
Eisenerz	7,600
Diverse Güter	8,760
Zusammen	157,975

Der Coblenzer Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1836 .	760,309	471,973	1,232,282
1837 .	951,459	587,127	1,538,586
1838 .	1,079,964	549,238	1,629,202
1839 .	1,146,913	684,381	1,831,294
1840 .	1,046,261	651,050	1,697,311
1841 .	1,092,255	625,814	1,728,069
1842 .	1,068,625	585,595	1,654,220
1843 .	1,708,192	615,434	2,323,626
1844 .	1,429,557	612,204	2,041,761
1845 .	1,436,278	654,951	2,091,229
1846 .	1,509,413	661,306	2,170,719
1847 .	1,499,560	664,950	2,164,510
1848 .	925,263	401,564	1,326,827
1849 .	750,042	465,187	1,215,229
1850 .	821,910	527,174	1,349,084
1851 .	834,596	536,132	1,370,728
1852 .	896,708	577,227	1,473,935
1853 .	959,958	588,259	1,548,217
1854 .	1,074,016	840,190	1,914,206
1855 .	1,565,276	669,209	2,234,485
1856 .	1,419,392	513,362	1,932,754

Güterverkehr im Hafen von Coblenz im Jahre 1855.

Von und nach	Zufuhr.	Abfuhr.
	Ctr.	Ctr.
Amsterdam	30,371	149,058 (Amsterdam u. Rotterdam)
Rotterdam	92,670	
der Ruhr	507,469	75,994
Cöln und anderen niederrheinischen Häfen bis zur niederländ. Grenze	209,627	62,899
der Saar	84,554	118,670
„ Mosel	308,601	51,150
„ Lahn	80,000	6,000
Mainz	13,820	89,468 (Mainz bis anderen Häfen des Oberrheins)
dem Niedermain	4,615	
„ Mittel- u. Obermain	1,340	
Mannheim u. dem Neckar	18,598	
anderen Häfen des Oberrheins	88,738	
verschieden. nicht näher bezeichneten Häfen . .	124,873	115,970
Summe . .	1,565,276	669,209
Summe der Zu- u. Abfuhr	2,234,485	

Von diesen Gütern wurden in der Zu- u. Abfuhr befördert mit	Zu Berg.	Zu Thal
	Ctr.	Ctr.
Schlepp- u. Segelschiffen	1,105,425	888,217
Personen-Dampfbooten .	138,536	102,307
Summe . .	1,243,961	990,524
Zu Berg und zu Thal . .	2,234,485	

Art der Beförderung.	Zufuhr. Zu Berg.	Zufuhr. Zu Thal.
	Ctr.	Ctr.
Mit Segel- und Dampfschleppschiffen	840,137	600,266
Mit Personen-Dampfschiffen der		
Cölner u. Düsseldorf. Ges.	54,236	14,117
Niederländischen „	16,041	4,147
Main-Dampfschifff.- „	5,056	8,406
Frankfurter Ges. (Delphin)	30	12,545
Mosel-Dampfschifff.-Ges.	—	10,295
Summe . .	915,500	649,776
Im Ganzen	1,565,276	

Art der Beförderung.	Abfuhr. Zu Berg.	Abfuhr. Zu Thal.
Mit Segel- und Dampfschleppschiffen	265,288	287,951
Mit Personen-Dampfschiffen der		
Cölner u. Düsseldorf. Ges.	10,650	28,165
Niederländischen „	2,234	23,098
Main-Dampfschifff.- „	2,404	1,490
Frankfurter Ges. (Delphin)	3,727	44
Mosel-Dampfschifff.-Ges.	44,158	—
Summe . .	328,461	340,748
Im Ganzen	669,209	

Die Zufuhr zu Berg war gegen 1854 bedeutender um		360,899 Ctr.	
zu Thal „ „ „ „ „		130,361 „	
Die ganze Zufuhr „ „ „ „ „			491,260 Ctr.
Die Abfuhr zu Berg dagegen geringer um . . .		62,591 Ctr.	
zu Thal „ „ „ . . .		108,390 „	
Die ganze Abfuhr also geringer um			170,981 „
Der Verkehr blieb bedeutender um			320,279 Ctr.

Es betrug der Bergverkehr:

von 1855	915,500 Ctr.	von 1854	554,601 Ctr.	
und	328,461 „	und	391,052 „	
Zusammen	1,243,961 Ctr.			945,653 Ctr.

Thalverkehr:

von 1855	649,776 Ctr.	von 1854	519,415 Ctr.	
und	340,748 „	und	449,138 „	
Zusammen	990,524 Ctr.			968,553 Ctr.
Ueberhaupt	2,234,485 Ctr.			1,914,206 Ctr.
also 1855 mehr	320,279 Ctr.			

Die Abnahme des Coblenzer Hafenverkehrs im Jahre 1856 hat hauptsächlich ihren Grund in der Ausdehnung der Coblenzer Niederlagen und Geschäftsmagazine auf dem rechten Rheinufer. Lahnerze etc., welche früher den Coblenzer Hafen berührten, bleiben jetzt auf dem rechten Ufer.

Der Cölner Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1837 .	2,904,823	1,130,685	4,035,508
1838 .	2,928,032	1,132,172	4,060,204
1839 .	2,801,361	1,168,615	3,969,976
1840 .	3,174,121	1,169,806	4,343,927
1841 .	3,642,822	1,276,920	4,919,742
1842 .	3,401,959	1,011,087	4,413,046
1843 .	3,726,867	1,393,688	5,120,555
1844 .	3,008,826	1,403,204	4,412,030
1845 .	3,295,535	1,613,688	4,909,223
1846 .	3,524,078	1,670,032	5,194,110
1847 .	3,864,229	2,004,600	5,868,829
1848 .	2,587,933	1,215,693	3,803,626
1849 .	2,859,947	1,365,347	4,225,294
1850 .	3,328,013	1,137,424	4,465,437
1851 .	3,121,017	1,409,087	4,530,104
1852 .	3,678,146	1,908,888	5,587,034
1853 .	3,253,454	1,350,585	4,604,039
1854 .	4,459,323	2,621,973	7,081,296
1855 .	4,442,783	1,828,448	6,271,231
1856 .	—	—	7,599,453

Güterverkehr im Hafen von Cöln im Jahre 1855.

Von und nach	Zufuhr.	Abfuhr.
	Ctr.	Ctr.
Rotterdam	606,299	144,669
Amsterdam	341,983	51,510
anderen niederländ. und überseeischen Häfen	46,207	6,948
Belgischen Häfen	33,254	27,996
Häfen zwischen Emmerich und Düsseldorf	1,205,233	87,270
Düsseldorf	9,331	44,554
Häfen zwischen Coblenz und Cöln	608,393	118,009
Coblenz und der Mosel	301,590	213,037
Häfen zwischen Mainz und Coblenz	277,400	47,181
Mainz	185,739	123,364
dem Main	155,904	74,204
dem Neckar	123,033	119,761
Häfen zwischen Mainz und Neuburg	200,400	370,955
Rheinhäfen oberh. Neuburg	29,753	13,330
verschied. nicht näher bezeichneten Häfen	318,264	395,660
Summe . .	4,442,783	1,828,448
Summe d. Zu- u. Abfuhr	6,271,231	
Ausserdem geflösst . .	242,516	
Zusammen	6,513,747	

Von diesen Gütern wurden befördert in der Zu- und Abfuhr mit	Zu Berg.	Zu Thal.
	Ctr.	Ctr.
Schleppschiffen	754,422	237,089
Segelschiffen	2,598,831	2,037,377
Personen-Dampfschiffen	329,152	314,360
Summe . .	3,682,405	2,588,826
Zu Berg und zu Thal	6,271,231	

Art der Beförderung.	Zufuhr.	
	Zu Berg.	Zu Thal.
	Ctr.	Ctr.
Mit Schleppschiffen:		
Cölnische Gesellschaft	668,650	—
Niederländische „	—	12,574
Bayerische „	—	15,934
Ludwigshafener „	—	9,798
Frankfurter „	—	—
Neckar „	—	18,732
Mit Segelschiffen	1,573,657	1,853,682
Mit Pers.-Dampfsch.:		
Cölnische Gesellschaft	11,081	78,026
Düsseldorfer „	5,841	48,526
Amsterdamer „	30,956	—
Niederländische „	18,598	46,171
Bayerische „	—	50,557
Summe . .	2,308,783	2,134,000
Im Ganzen	4,442,783	

Art der Beförderung.	Abfuhr.	
Mit Schleppschiffen:		
Cölnische Gesellschaft	21,016	179,252
Niederländische „	—	799
Bayerische „	31,105	—
Frankfurter „	5,523	—
Neckar „	28,128	—
Mit Segelschiffen	1,025,174	183,695
Mit Pers.-Dampfsch.:		
Cölnische Gesellschaft	101,765	34,862
Düsseldorfer „	48,338	22,165
Amsterdamer „	—	16,255
Niederländische „	42,787	17,798
Bayerische „	69,786	—
Summe . .	1,373,622	454,826
Im Ganzen	1,828,448	
Summe d. Zu- u. Abfuhr	6,271,231	
Ausserdem geflösst . .	242,516	
Zusammen . .	6,513,747	

Es wurden im Hafen von Cöln angebracht:

	Ctr.	Ctr.
Zu Berg in 1590 Schiffen	2,308,783	
1854 „ 1760 „	2,267,982	
1855 mehr . . .		40,801
Zu Thal in 4605 Schiffen	2,134,000	
geflösstes Bau- u. Nutzholz	242,516	
Zusammen .	2,376,516	
1854 in 4602 Schiffen	1,971,271	
an geflösstem Holze .	220,070	
Zusammen .	2,191,341	
1855 mehr in 3 Schiffen . . .		185,175
Summe mehr		225,976

Es wurden abgeführt:

	Ctr.	Ctr.
Zu Berg in 2760 Schiffen	1,373,622	
1854 „ 3163 „	2,136,385	
1855 weniger 403 Schiffe . .		762,763
Zu Thal in 1190 Schiffen	454,826	
1854 „ 1230 „	485,588	
1855 weniger 40 Schiffe		30,762
Zusammen weniger .		793,525
Nach Abzug des Mehr bleibt weniger		567,549
Vor Anker wurden überladen .		231,708
1854		194,376
1855 mehr		37,332

Die wichtigsten Artikel der Zu- u. Abfuhr im Jahre 1854—1855 waren:

	Zufuhr.				Abfuhr.			
	Zu Berg.		Zu Thal.		Zu Berg.		Zu Thal.	
	1854	1855	1854	1855	1854	1855	1854	1855
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Baumwolle, rohe . .	4,307	5,077	111	—	35,871	12,625	577	550
Twist	3,777	6,263	1,294	1,013	20,064	14,286	917	603
Baumwollenwaaren .	3,703	3,229	16,888	15,948	15,021	13,586	3,544	6,584
Blei	449	39	4,584	7,088	24,852	19,373	33,431	41,715
Branntwein	2,686	2,593	1,359	911	35,425	38,499	6,387	6,082
Geschmiedet Eisen, Eisenbleche etc. . .	6,983	1,123	58,362	40,272	509,040	177,732	15,837	38,063
Häute und Felle . .	11,577	14,201	783	499	27,892	27,453	2,513	1,221
Hopfen	26	101	22,317	8,017	213	771	1,241	369
Kaffee	120,340	126,499	1,142	1,023	65,514	46,717	556	600
Oel	51,695	51,177	1,373	8,791	65,125	51,097	3,986	2,574
Papier	247	258	11,819	17,899	13,831	11,581	4,443	2,785
Reis	114,613	70,933	81	449	66,820	27,146	916	1,053
Tabak	12,903	13,003	33,018	36,622	72,272	56,696	4,171	5,442
Thran	24,935	26,122	51	119	7,960	7,193	623	305
Wein etc.	8,667	4,923	177,629	120,457	8,877	7,615	33,814	25,088
Zucker, roher	341,617	329,722	366	51	267,913	194,719	4,268	2,575
„ raffinirter .	2,210	2,376	6	219	56,704	48,911	1,928	1,928
1/4 Geb: Roheisen .	72,094	37,000	28,672	16,190	38,872	13,203	196	246
„ Waizen . .	12,477	28,816	17,174	268,863	171,327	42,150	25,143	23,894
„ Roggen . .	93,478	139,601	7,241	8,383	74,394	66,890	885	3,127
„ Gerste . . .	1,861	55,208	12,370	32,362	39,260	8,589	3,202	1,207
„ Salz	51,859	36,586	56,702	17,429	86	167	188	6
1/20 Geb: Erz	263	393	4,640	8,644	22,558	15,654	17,485	21,524
„ Steinkohlen	1,077,984	1,154,365	16,541	4,021	813	337	—	36
Zollfrei: Erde, Sand	30,485	22,704	90,535	151,196	14,973	18,566	10,117	6,482
„ Kartoffeln .	618	2,118	186,452	291,913	708	147	2,280	1,981
„ Pflastersteine	—	—	340,471	186,929	1,165	700	138	1,760

Der Düsseldorfer Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen		Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1839 .	358,001	147,001	505,002	1848 .	1,022,422	233,504	1,255,926
1840 .	390,467	89,491	479,958	1849 .	973,028	227,123	1,200,151
1841 .	1,233,250	124,609	1,357,859	1850 .	1,230,679	350,862	1,581,541
1842 .	1,236,155	148,578	1,384,733	1851 .	1,280,853	448,205	1,729,058
1843 .	1,332,465	219,647	1,552,112	1852 .	1,730,510	616,471	2,346,981
1844 .	1,311,310	193,773	1,505,083	1853 .	1,635,685	254,778	1,890,463
1845 .	1,535,926	206,370	1,742,296	1854 .	1,632,653	598,083	2,230,736
1846 .	1,557,319	200,113	1,757,432	1855 .	1,904,291	908,608	2,812,899
1847 .	1,467,961	201,021	1,668,982	1856 .	—	—	3,743,536

Es kamen an und gingen ab im Jahre 1855:

1635 Schleppkähne und Segelschiffe,
2598 mit Gütern beladene Dampfboote,
4233 Schiffe.

Unter den wichtigsten Gütern waren:

In der Zufuhr:

Zu Berg.

Eigentliche Handelsgüter . .	601,317	Ctr.
Getreide, Hülsenfrüchte . .	68,947	„
Obst, Kartoffeln, Lohrinde .	9,259	„
Steinkohlen	34,754	„
Roheisen	3,664	„

Zu Thal.

Handelsgüter	180,180	Ctr.
Getreide	131,752	„
Obst, Kartoffeln, Lohrinde .	361,455	„
Roheisen	37,598	„

In der Abfuhr:

Zu Berg.

Handelsgüter	85,198	Ctr.
Getreide und Hülsenfrüchte .	1,347	„
Steinkohlen	135,382	„

Zu Thal.

Handelsgüter	130,448	Ctr.
Getreide, Hülsenfrüchte . .	2,855	„
Steinkohlen	197,698	„

Der Ruhrorter Hafenverkehr

betrug (mit Ausschluss der Kohlen):

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen		Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1851 .	1,475,947	359,018	1,834,965	1854 .	3,177,368	278,637	3,456,005
1852 .	1,672,511	418,284	2,090,795	1855 .	2,828,731	330,383	3,159,114
1853 .	1,679,893	294,241	1,974,134	1856 .	3,911,748	495,922	4,407,770

Güterverkehr im Rheinhafen von Ruhrort im Jahre 1855.

(Mit Ausnahme des Steinkohlenverkehrs.)

Von und nach	Zufuhr (Centner)	Abfuhr (Centner)
Holländischen Häfen	527,805	111,480
Zollvereinsländischen Häfen oberhalb Coblenz . . .	1,296,188	84,085
„ „ unterhalb „ . . .	954,711	23,260
Ruhrort	50,027	111,558
Summe	2,828,731	330,383
Zusammen	3,159,114	

Der Weseler Hafenverkehr

betrug:

	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen		Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1840 .	585,328	1,095,283	1,680,611	1849 .	644,073	833,966	1,478,039
1841 .	870,060	857,100	1,727,160	1850 .	588,614	764,779	1,353,393
1842 .	845,224	481,499	1,326,723	1851 .	778,806	900,781	1,679,587
1843 .	981,234	766,826	1,748,060	1852 .	874,375	757,939	1,632,314
1844 .	885,774	360,451	1,246,225	1853 .	668,768	972,529	1,641,297
1845 .	1,031,992	628,321	1,660,313	1854 .	908,849	922,063	1,830,912
1846 .	1,440,083	708,503	2,148,586	1855 .	883,565	752,746	1,636,311
1847 .	900,082	1,117,926	2,018,008	1856 .	—	—	2,096,494
1848 .	610,015	752,440	1,362,455				

Güterverkehr im Hafen von Wesel im Jahre 1855.

Von und nach:	Zufuhr Centner	Abfuhr Centner
Holländischen u. zollvereinsländischen Häfen, nicht getrennt	883,565	752,746
Zusammen	1,636,311	

Art der Beförderung:

Zufuhr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Im Ganzen Ctr.
Mit Segelschiffen und geschleppt . .	193,194 .	642,027 .	835,221
„ Personen-Dampfbooten			
der Cölnischen Gesellschaft . .	686 .	9,282 .	9,968
„ Düsseldorfer „ . .	1,516 .	8,296 .	9,812
„ Niederländischen „ . .	13,438 .	10,507 .	23,945
„ Rhein-Yssel „ . .	2,352 .	2,267 .	4,619
Zusammen . .	211,186 .	672,379 .	883,565
Abfuhr.			
Mit Segelschiffen und geschleppt . .	289,223 .	433,504 .	722,727
„ Personen-Dampfbooten			
der Cölnischen Gesellschaft . .	5,912 .	825 .	6,737
„ Düsseldorfer „ . .	4,139 .	761 .	4,900
„ Niederländischen „ . .	9,714 .	2,530 .	12,244
„ Rhein-Yssel „ . .	2,764 .	3,374 .	6,138
Zusammen . .	311,752 .	440,994 .	752,746
Summe der Zu- und Abfuhr . .	522,938 .	1,113,373 .	1,636,311

Die wichtigsten Artikel der Zu- und Abfuhr waren:

Zufuhr. Zu Berg: Kaufmannsgüter 120,337 Centner, Getreide, Kartoffeln, Steine etc. 72,857 Centner.

Zu Thal: Steinkohlen, Holz, Salz, Getreide etc. 642,027 Centner.

Abfuhr. Zu Berg: Salz, Kaffee, Roheisen, Reis, Oel, Holz etc. 289,223 Centner.

Zu Thal: Eichenholz, Bretter, Lohrinde, Getreide etc. 433,504 Centner.

Güterverkehr des Mainhafens Frankfurt.

im Jahre 1855.

I. Waaren-Eingang.

Stellt man die Gesammt-Gütermenge, welche Frankfurt a. M. während der Jahre 1854 und 1855 im Handelswege berührt hat, sich gegenüber, so ergibt sich folgendes Resultat:

Der Gesammt-Eingang betrug im Jahre

1854: 2,835,765 Ctr. **1855**: 3,354,427 Ctr.

Dieser Eingang erfolgte

1854: mit 1,965,302 Ctr.	**1855**: 2,497,658 Ctr.	zur Eisenbahn,
„ 219,133 „	121,200 „	zur Achse,
und „ 651,330 „	735,569 „	zu Schiff.

Von obiger Gesammtmenge sind für

1854: 770,351 Ctr. **1855**: 759,391 Ctr.

abzusetzen, welche in die Kategorie von Transit- und Ueberschlagsgut gehören, indem sie entweder von Bahn zu Bahn unmittelbar übergeführt oder im Hafen von Bord zu Bord übergeladen wurden.

Es verbleiben sonach für

1854: 2,065,414 Ctr. **1855**: 2,595,036 Ctr.

als Proper- und Speditionsgut des Handelstandes zu Frankfurt, welche für

1854: 393,049 Ctr. **1855**: 523,110 Ctr.

unverzollte ausländische Güter umfassen.

Sonach beträgt die Summe der Proper-Güter des freien Verkehrs für

1854: 1,672,365 Ctr. **1855**: 2,071,926 Ctr.

Die Gesammtsumme der Proper-Güter entfällt für

1854: mit 1,597,427 Ctr.	**1855**: 1,999,980 Ctr.	auf den Land-Verkehr,
„ 467,987 „	695,056 „	„ „ Wasser-Verkehr.

Die zu Land angekommenen Proper-Güter vertheilen sich auf folgende Eingangs-Richtungen:

1854: 1,092,612 Ctr. **1855**: 1,485,193 Ctr.

auf die Handelswege in nördlicher und nordöstlicher Richtung: von Hamburg, Lübeck, Bremen, Mecklenburg, Oldenburg, Hannover, Braunschweig, Ostpreussen, Sachsen, Thüringen, Kurhessen und der grossherzoglich hessischen Provinz Oberhessen.

Begriffen sind darunter:

1854: 850,691 Ctr.	1855: 1,001,953 Ctr.,	welche die Main-Weser Bahn, und
87,706 „	393,719 „	welche die Hanauer Bahn beförderte.

1854: 101,274 Ctr. 1855: 80,295 Ctr.

auf die Strassenzüge in südlicher, östlicher und südöstlicher Richtung. Hierher rechnen die aus Italien, dem südlichen und westlichen Frankreich, der Schweiz, Rheinhessen und Rheinbayern, Baden und Württemberg gekommenen Waaren. Endlich

1854: 403,541 Ctr. 1855: 434,492 Ctr.

auf die Handelswege in westlicher und nordwestlicher Richtung. Sie umfassen die aus dem nördlichen Frankreich, Holland, England, Belgien, der preussischen Rheinprovinz und Nassau gekommenen Güter.

Eingeschlossen sind 380,202 Ctr., welche die Taunus-Eisenbahn gebracht.

Der Waaren-Eingang zu Wasser erreichte

1854 die Höhe von 651,330 Ctr. 1855: 735,569 Ctr.

Davon entfielen

1854: 332,749 Ctr. 1855: 430,767 Ctr.

auf den Schleppbootdienst der Frankfurter Actien-Gesellschaft in direkter Fahrt von Amsterdam und Rotterdam,

1854: 27,136 Ctr. 1855: 69,090 Ctr.

auf den sonstigen Dampfbootdienst,

1854: 246,445 Ctr. 1855: 235,712 Ctr.

auf die Segelschifffahrt.

Die Gesammt-Gewichtsmengen vertheilen sich für

1854:	1855:	
mit 63,928 Ctr.	58,046 Ctr.	auf die Fahrten rheinthal-mainbergwärts,
„ 457,743 „	574,901 „	auf die Fahrten rheinberg-mainbergwärts,
„ 18,725 „	17,374 „	auf Fahrten aus dem Hafen von Mainz,
„ 632 „	704 „	auf die Fahrt mainbergwärts, und
„ 110,302 „	84,544 „	auf die Fahrt mainthalwärts.

II. Waaren-Ausgang.

Setzt man jene Waarenmengen ab, welche als Transito- und Ueberschlagsgut zu betrachten, mithin sofort von Bahn zu Bahn übergeführt oder im Hafen von Bord zu Bord übergeladen sind, so ergeben sich für den Waaren-Ausgang aus Frankfurt a. M. folgende Resultate:

Der Gesammt-Waarenausgang im Wege der Spedition, des Grosso- und Messhandels betrug überhaupt im Jahre

1854: 1,561,598 Ctr. 1855: 1,935,404 Ctr.

Davon entfielen

1854:	1855:	
961,717 Ctr.	1,481,757 Ctr.	dem Eisenbahnverkehr,
400,195 „	336,147 „	dem Verkehr zu Schiff,
und 199,686 „	117,500 „	dem Verkehr zur Achse.

Die zu Land ausgegangenen Waaren betragen also

1854: 1,161,403 Ctr. 1855: 1,599,257 Ctr.

Sie vertheilen sich auf folgende Ausgangs-Richtungen:

1854: 740,886 Ctr. 1855: 1,159,240 Ctr.

auf die Handelswege in nördlicher und nordöstlicher Richtung.

Hierunter sind begriffen:

1854: 516,545 Ctr. 1855: 620,945 Ctr., welche die Main-Weser Bahn, und
95,186 „ 468,027 „ welche die Hanauer Bahn beförderte.

1854: 138,724 Ctr. 1855: 108,498 Ctr.

auf die Strassenzüge in östlicher, südlicher und südöstlicher Richtung.

1854: 281,793 Ctr. 1855: 331,519 Ctr.

auf die Handelswege in westlicher und nordwestlicher Richtung.

Hierunter sind für 1854: 258,170 Ctr., für 1855: 309,369 Ctr. begriffen, welche die Taunus-Eisenbahn beförderte.

Die zu Schiff ausgegangenen Waaren entfielen

1854: mit 99,589 Ctr.	1855: 95,956 Ctr.	den Fahrten rheinthalwärts,
„ 44,687 „	51,557 „	den Fahrten rheinbergwärts,
„ 19,705 „	20,251 „	zunächst in den Hafen zu Mainz,
„ 192,455 „	126,891 „	mainbergwärts, und
„ 43,759 „	41,492 „	mainthalwärts.

III. Eingang ausländischer Waaren.

Die Menge der zu Frankfurt eingegangenen ausländischen Güter betrug

1854: 393,049 Ctr. 1855: 523,110 Ctr.

Der bei weitem grösste Theil jener Güter ist aus den holländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam in direkter Schifffahrt eingegangen. Ihre Menge betrug 430,767 Ctr. gegen 332,749 Ctr. des Jahres 1854.

Mithin verblieben für 1855 nur 182,343 Ctr., für 1854 nur 60,300 Ctr., die zu Land eingingen, von welchen wiederum der verhältnissmässig grösste Theil (1855: 21,957 Ctr.) auf der Linie über Saarbrücken und Kehl ankam.

Im Jahre 1855 wurden im Wege des Speditions- und Grosshandels unter Zollcontrole 283,752 Ctr. unverzollte Güter von Frankfurt abgesendet.

Von ihnen nahmen ihre Richtung

113,921 Ctr. (namentlich Eisenbahnschienen, Garne und Manufacturen) in die Schweiz;
75,623 „ (namentlich Colonialwaaren) nach Bayern;
12,310 „ (namentlich Kaffee, Reis, Tabak, Gewürze) nach Kurhessen;
23,332 „ (namentlich Palmöl und sonstige Colonialprodukte) nach dem Grossherzogthum Hessen;
4,146 „ nach Frankreich, und
41,741 „ (namentlich Rohzucker und Tabak) nach Oesterreich.

Die Menge ausländischer Güter, welche im Jahre 1855 zu Frankfurt verzollt oder definitiv abgefertigt wurden, beläuft sich auf 227,686 Ctr. gegen 214,857 Ctr. im Jahre 1854.

In der Gesammtmasse zeigt sich also zu Gunsten des Jahres 1855 ein Mehr von 12,826 Ctr.

Die Gesammtzahl der definitiv abgefertigten ausländischen Güter ward dargestellt im Jahre

	1855:	1854:	
durch	87,803 Ctr.	66,452 Ctr.	von Roh- und Hülfsstoffen der Gewerbe und Fabriken, Droguerie-, Farbe- und Apothekerwaaren, von Gegenständen der allgemeinen Eingangsabgabe;
„	116,265 „	121,275 „	Consumtibilien, und
„	23,618 „	27,130 „	Halbfabrikaten, Fabrik- und Manufacturwaaren.

IV. Grosshandel mit Wein, Branntwein und Bier.

Die Menge des im Jahre 1855 an Frankfurter Firmen eingegangenen Weines betrug 85,927 Ctr. 79,433 Ctr. waren inländisches Gewächs und kamen unter Uebergangs-, Ausfuhr- und Transportschein-Controle ein; 6494 Ctr. wurden verzollt und waren somit ausländischen Ursprungs.

Abgegangen sind im Jahre 1855 von Frankfurt:

mit Aus- und Abfuhrscheinen	17,189 Ctr.
„ Transportscheinen	4,270 „
„ Passirscheinen	3,269 „
„ Uebergangsscheinen	48,711 „
überhaupt also	73,439 Ctr.

Am relativ stärksten war die Ausfuhr nach dem Königreich Preussen: ihre Menge betrug 22,804 Ctr.

An Branntwein gingen mit Uebergangs-, Ausfuhr- und Transportschein 20,323 Ctr. ein, 12,346 Ctr. aber aus.

Die Gesammt-Einfuhr von Bier (vorzugsweise aus Bayern) betrug 25,613 Ctr.; die Gesammt-Ausfuhr Frankfurter Biers aber 50,148 Ctr.

Recapitulation.

(1855.)

	Eingang Ctr.	Ausgang Ctr.
a) In direktem Bezug aus resp. nach		
Frankreich, Italien und der Schweiz	28,424	118,067
Belgien und den Niederlanden	10,775	1,061
Holland und England	461,443	1,195
England, den Hansestädten und Mecklenburg	7,187	1,317
Aus resp. nach u. über Oesterreich incl. desjenigen Verkehrs, welcher über Packhofsstädte bayerischen und sächsischen Vereins stattgefunden	11,201	41,741
Russland und Polen	484	377
b) Aus resp. nach Packhofsstädten		
Preussen	25	2,144
Sachsen incl. des Messverkehrs mit Leipzig	229	1,701
Bayern	445	75,624
Württemberg	—	1,547
Hannover	74	228
Kurfürstenthum Hessen	53	12,310
Thüringische Vereinsstaaten	—	500
Baden	312	834
Grossherzogthum Hessen	2,439	23,332
Oldenburg	—	8
Luxemburg	—	4
Nassau	9	1,723
Braunschweig	—	39
Im Ganzen	523,110	283,752

Güterverkehr auf dem Neckar.

Bei dem Neckarzollamt Mannheim wurden abgefertigt (ausser Flossholz und Holzwaaren):

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen		Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840 .	631,937	434,200	1,066,137	1848 .	932,161	1,776,870	2,709,031
1841 .	772,457	443,787	1,216,244	1849 .	725,753	1,300,124	2,025,877
1842 .	555,846	401,124	956,970	1850 .	1,048,010	1,716,627	2,764,637
1843 .	793,353	2,460,297	3,253,650	1851 .	1,379,222	2,154,909	3,534,131
1844 .	917,666	2,056,866	2,974,532	1852 .	1,961,030	2,555,511	4,516,541
1845 .	867,807	1,803,804	2,671,611	1853 .	1,532,899	2,949,089	4,481,988
1846 .	874,189	2,570,415	3,444,604	1854 .	1,504,630	2,551,371	4,056,001
1847 .	1,204,652	2,275,295	3,479,947	1855 .	1,407,214	2,539,577	3,946,791

Im Jahre 1855 wurden abgefertigt bei den Neckarzollämtern	Fahrzeuge.	Nach den Gebührenklassen des Rheinzolltarifs.				
		Zur 1/1 Geb.	Zur 1/4 Geb.	Zur 1/20 Geb.	Zollfrei.	Summe.
Zu Berg.		Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Neckarelz	3,428	294,574	80,751	968,438	10,672	1,354,435
Heidelberg	3,455	307,579	72,688	967,971	10,173	1,358,411
Mannheim	3,241	309,991	81,271	1,004,650	11,302	1,407,214
Zu Thal.						
Neckarelz	4,168	54,179	696,965	53,535	410,644	1,215,323
Heidelberg	11,711	57,770	771,942	115,004	2,374,634	3,319,350
Mannheim	9,169	51,594	751,394	99,232	1,637,357	2,539,577

Güterverkehr auf dem Main.

Bei dem Mainzollamt Höchst wurden abgefertigt (mit Ausnahme des Holztransportes):

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen		Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840 .	—	—	2,552,125	1849 .	1,503,705	1,460,191	2,963,896
1841 .	—	—	2,708,838	1850 .	1,847,410	2,142,651	3,990,061
1842 .	—	—	2,599,417	1851 .	2,005,097	1,215,724	3,220,821
1843 .	—	—	2,489,742	1852 .	2,426,967	1,370,914	3,797,881
1844 .	—	—	2,189,172	1853 .	2,285,094	1,682,352	3,967,446
1845 .	—	—	2,405,278	1854 .	2,827,005	2,042,792	4,869,797
1846 .	—	—	2,597,003	1855 .	2,933,573	2,386,885	5,320,458
1847 .	1,866,456	1,450,073	3,316,529	1856 .	2,629,317	1,838,393	4,467,710
1848 .	1,536,866	1,092,407	2,629,273				

Im Jahre 1855 wurden abgefertigt bei den Mainzollämtern	Fahrzeuge.	Nach den Gebührenklassen des Rheinzolltarifs.				
		Zur 1/1 Geb.	Zur 1/4 Geb.	Zur 1/20 Geb.	Zollfrei.	Summe.
		Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Zu Berg						
Wertheim	1821	326,574	43,667	122,817	10,496	503,554
Steinheim	2821	388,205	48,323	696,689	116,018	1,249,235
Höchst	—	929,935	147,831	1,808,810	46,997	2,933,573
Mainz	3750	816,635	127,612	1,809,457	41,574	2,795,278
Zu Thal.						
Wertheim	2990	137,664	809,351	331,196	224,460	1,502,671
Steinheim	7774	237,854	1,010,701	1,547,856	1,185,184	3,981,595
Höchst	—	296,515	1,008,937	749,553	332,850	2,386,885

Güterverkehr auf der Lahn.

Bei dem Lahnzollamt **Niederlahnstein** wurden abgefertigt
(mit Ausschluss des Flossholzes):

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1851 . . .	264,476 . .	1,239,983 . .	1,504,469
1852 . . .	390,754 . .	1,775,868 . .	2,166,622
1853 . . .	317,595 . .	1,483,747 . .	1,801,342
1854 . . .	478,503 . .	2,866,515 . .	3,345,018
1855 . . .	556,789 . .	2,351,929 . .	2,908,718

Im Jahre 1855 wurden abgefertigt bei den Lahnzollämtern	Fahrzeuge.	Nach den Gebührenklassen des Rheinzolltarifs.					Bau- und Nutzholz in Schiffen	Im Ganzen.
		Zur $^1/_1$ Geb.	Zur $^1/_4$ Geb.	Zur $^1/_{20}$ Geb.	Zollfrei.	Summe.		
Zu Berg.		Ctr.	Ctr	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Weilburg . . .	1680	187	200	31,255	—	31,642	471	32,113
Runkel	2248	316	421	38,972	—	39,709	521	40,230
Limburg	1689	374	346	39,766	—	40,486	1,192	41,678
Balduinstein . .	4966	9,273	33,431	129,411	2,494	174,609	22,614	197,223
Nievern	5273	8,347	39,452	171,185	4,228	223,212	26,234	249,446
Niederlahnstein	5616	8,289	39,492	461,795	47,213	556,789	26,100	582,889
Zu Thal.								
Weilburg . . .	1626	—	75,019	849,803	—	924,822	254	925,076
Runkel	2149	—	92,553	1,010,470	—	1,103,023	254	1,103,277
Limburg	2248	24,560	98,236	1,405,718	8,422	1,536,936	454	1,537,385
Balduinstein . .	4926	39,591	101,836	2,146,012	54,064	2,341,503	200	2,341,703
Nievern	5345	99,392	213,188	2,048,040	40,791	2,401,411	60	2,401,471
Niederlahnstein	5571	99,402	313,306	1,916,911	22,310	2,351,929	60	2,351,989

Güterverkehr auf der Mosel.

Bei dem Moselzollamt Coblenz wurden abgefertigt (mit Ausschluss des Flossholzes):

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840 .	62,011	74,355	136,366
1841 .	64,804	129,847	194,651
1842 .	50,013	134,934	184,947
1843 .	77,930	144,492	222,422
1844 .	111,132	137,106	248,238
1845 .	75,657	103,980	179,637
1846 .	108,065	140,339	248,404
1847 .	649,813	881,566	1,531,379
1848 .	346,359	727,939	1,074,398
1849 .	290,040	466,625	756,665
1850 .	286,896	660,903	947,799
1851 .	474,732	1,003,267	1,477,999
1852 .	578,717	989,511	1,568,228
1853 .	561,886	916,732	1,478,618
1854 .	—	—	—
1855 .	213,978	403,450	617,428
1856 .	222,765	384,408	607,173

Güterverkehr auf der Lippe.

Von und nach der Lippe wurden zu Wesel abgefertigt:

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1840 .	238,493	1,405,065	1,643,558
1841 .	292,573	1,194,214	1,486,787
1842 .	317,459	780,932	1,098,391
1843 .	516,300	1,110,701	1,627,001
1844 .	434,075	841,834	1,275,909
1845 .	270,225	622,831	893,056
1846 .	406,133	565,557	971,690
1847 .	393,800	713,427	1,107,227
1848 .	163,190	735,257	898,447
1849 .	122,186	563,766	685,952
1850 .	120,525	704,195	824,720
1851 .	118,940	714,944	833,884
1852 .	130,432	519,219	649,651
1853 .	185,718	464,392	650,110
1854 .	210,926	710,489	921,415
1855 .	302,666	685,141	987,807

Zweiter Theil.

Uebereinkunft
unter den Uferstaaten des Rheins
und
auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung.

Da die Abfassung einer definitiven Rheinschifffahrts-Ordnung, nach den Bestimmungen der Wiener Congressacte, Schwierigkeiten in Folge der Art und Weise gefunden hat, wie von den Regierungen der Uferstaaten die allgemeinen Grundsätze dieser Acte in ihrer Anwendung auf die aus Deutschland geraden Weges durch die Niederlande in's offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe verstanden worden sind; indem Seine Majestät der König der Niederlande beharrlich behaupteten, dass sich Ihre Souveränitätsrechte, ohne die mindeste Beschränkung, über das Ihre Staaten bespülende Meer selbst dahin erstrecken, wo mit demselben die Gewässer des Rheins zusammenfliessen, und dass als die Fortsetzung dieses Stromes innerhalb der Niederlande nur der Leck allein, nach den der Wiener Congressacte vorausgegangenen Verhandlungen, angesehen werden müsse; während Seine Majestät der König von Preussen, Seine Majestät der König von Bayern und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen beharrlich behaupteten, die Ausübung dieser Rechte, soweit solche auf die aus dem Rhein ins offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe angewendet werden wollten, sei durch die Wiener Congressacte beschränkt worden, und unter der Benennung des Rheins habe besagte Acte den ganzen Lauf, alle Arme und alle Ausmündungen dieses Stromes innerhalb der Niederlande ohne irgend einen Unterschied begriffen; — Ansichten, welchen nun ebenfalls Seine Majestät der König der Franzosen und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Baden beigetreten sind: so haben die Uferstaaten für angemessen erachtet, alle die, über allgemeine Grundsätze der Wiener Congressacte in Bezug auf die Rheinschifffahrt erhobenen Streitfragen, sowie die daraus abzuleitenden Folgerungen unberührt

zu lassen und auf der Grundlage eines Gesammtinbegriffes gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, dass diese Verständigung den beiderseits behaupteten Rechten und Grundsätzen in keiner Art Eintrag thun solle, eine Vereinbarung über diejenigen Maassregeln und reglementarischen Bestimmungen zu treffen, deren die Rheinschifffahrt nicht länger entbehren kann.

Zu diesem Zwecke haben die nachstehend bezeichneten hohen vertragschliessenden Theile, namentlich:

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Baden, den Herrn Johann Lambert Büchler, Ihren Legationsrath, Ritter des Grossherzoglich-Badischen Zähringer Löwenordens und des Kaiserlich-Russischen St. Annenordens II. Classe;

Seine Majestät der König von Bayern, den Herrn Bernhard Sebastian von Nau, Ihren geheimen Hofrath, Ritter des Civil-Verdienstordens der Königlich-Bayerischen Krone, des Kaiserlich-Oesterreichischen Leopold- und des Kaiserlich-Russischen St. Annenordens II. Classe;

Seine Majestät der König der Franzosen, den Herrn Hubert Engelhardt, Ihren Commissär;

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen und bei Rhein, den Herrn Georg Carl August Verdier, Ihren Regierungsrath;

Seine Durchlaucht der Herzog zu Nassau, den Herrn Ludwig von Roessler, Ihren geheimen Rath und General-Domainen-Director, Ritter des Königlich-Niederländischen Löwenordens, des Civil-Verdienstordens der Königlich-Bayerischen Krone und des Königlich-Würtembergischen Ordens der Krone;

Seine Majestät der König der Niederlande, den Herrn Johann Bourcourd, Ihren Staatsrath, Ritter des Königlich-Niederländischen Löwenordens;

Seine Majestät der König von Preussen, den Herrn Heinrich Delius, Ihren Regierungs-Chef-Präsidenten, Ritter des Königlich-Preussischen rothen Adlerordens II. Classe mit Eichenlaub und Commandeur des Königlich-Französischen Ordens der Ehrenlegion;

zu Ihren bevollmächtigten Commissarien ernannt, welche, nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Erster Titel.

Von der Schifffahrt auf dem Rhein im Allgemeinen und von den in dieser Hinsicht unter den hohen vertragschliessenden Theilen gegenseitig verabredeten Anordnungen und Zugeständnissen.

Artikel 1.*)

Die Schifffahrt auf dem Rheinstrome in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, völlig frei sein und in Bezug auf den Handel niemanden untersagt werden können; wobei man sich jedoch nach den Polizeivorschriften, welche die Aufrechthaltung der allgemeinen Sicherheit erfordert, und nach den durch die gegenwärtige Ordnung festgesetzten Bestimmungen zu achten hat.

Artikel 2.**)

Seine Majestät der König der Niederlande erklären Sich damit einverstanden, dass als Fortsetzung des Rheins innerhalb des Königreichs der Niederlande, der Leck und der mit dem Namen „Waal" bezeichnete Stromarm betrachtet werden.

Auf diese beiden, als Verlängerung des Rheins zu betrachtenden Flüsse, finden demnach die Bestimmungen der gegenwärtigen Rheinschifffahrts-Ordnung Anwendung.

Artikel 3.***)

Schiffe, die Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten und zur Rheinschifffahrt gehörig sind, dürfen, wenn sie durch das Königreich der Niederlande aus den Rheingewässern in die offene See und umgekehrt fahren, zu keiner Umladung oder Löschung angehalten werden.

Für die hier in Rede stehenden Schiffe, falls dieselben geraden Weges und ohne umzuladen durch das Königreich der Niederlande fahren, soll die Verbindung mit der offenen See, sowohl bei ihrer Ausfahrt durch den Leck und die Waal, als bei ihrer Einfahrt aus der See in diese Stromarme, mittelst der besuchtesten Wasserstrassen stattfinden; nämlich für die Schiffe, welche sich des Leck's bedienen, Rotterdam und Briel vorbei, und für diejenigen, welche sich der Waal bedienen, Dortrecht und Helvoetsluys vorbei durch das Hollandsdiep und das Haringvliet; alles jedoch unter den in gegenwärtiger Ordnung enthaltenen Clauseln und Bedingungen, so weit solche darauf anwendbar sind.

---

*) Siehe Nr. I. im Anhange.

**) Siehe Nr. II. im Anhange.

***) Siehe Nr. II. im Anhange.

Den besagten Schiffen soll auch die Benutzung der, mittelst des Canals de Voorne etwa darzustellenden künstlichen Wasserverbindung mit Helvoetsluys unter dem Vorbehalte freistehen, dass sie alsdann dieselben besondern Gebühren, welchen die niederländischen National-Fahrzeuge wegen des Gebrauches der gedachten Wasserverbindung unterworfen sein werden, dafür zu entrichten haben würden.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen die directe Verbindung mit der offenen See über Briel oder Helvoetsluys in der Folge für die Schifffahrt unbrauchbar werden: so wird die Niederländische Regierung an deren Stelle dem Handel und der Schifffahrt der Rheinuferstaaten eine andere Wasserstrasse anweisen, welche eben so gut ist als diejenige, die dem Handel und der Schifffahrt ihrer eigenen Unterthanen zum Ersatze für jenen unbrauchbar gewordenen Verbindungsweg eröffnet werden wird.

Ebenso soll für den Fall, wenn der Canal de Voorne unfahrbar werden, und an dessen Stelle zu Gunsten des Handels und der Rheinschifffahrt der Niederländischen Unterthanen ein anderer künstlicher Verbindungsweg mit Helvoetsluys treten sollte, den Schiffen, welche Eigenthum der Unterthanen der übrigen Rheinuferstaaten und zur Rheinschifffahrt gehörig sind, die Mitbenutzung dieses Verbindungsweges unter denselben Obliegenheiten verstattet sein, welche den Niederländischen Schiffen gleicher Art alsdann werden aufgelegt werden.

Als zur Rheinschifffahrt im Sinne der gegenwärtigen Ordnung gehörig, sollen alle Schiffe betrachtet werden, deren Patrone oder Führer, abgesehen von den im Artikel 27 bezeichneten Papieren, mit dem im Artikel 42 vorgeschriebenen Patente versehen sind.

Artikel 4.*)

Waaren, die aus der offenen See eingehen, um durch die Gewässer der Waal oder des Leck's über Lobith nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiter geführt zu werden, oder solche, die aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommen und durch die fraglichen Gewässer in die offene See ausgeführt werden sollen, unterliegen zwar, wenn sie ohne Ausladung direct transitiren, den weiter unten im Artikel 39 angegebenen Formalitäten, sind jedoch bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet auf den, im vorhergehenden Artikel vorgezeichneten Wasserstrassen, von allen Transito-Abgaben, Zöllen oder andern dergleichen Gebühren frei. — An die Stelle dieser letztern tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe) von Dreizehn und einem Viertel Centen Niederländischen Geldes für den Centner bei der Bergfahrt und von Neun Centen Niederländischen Geldes für den Centner bei der Thalfahrt, mit Ausnahme derjenigen

*) Siehe Nr. II. im Anhange.

Artikel, welche in dem, der gegenwärtigen Uebereinkunft unter Lit. A beigefügten Verzeichnisse einzeln namhaft gemacht sind, und für welche, nach den darin enthaltenen Ansätzen, eine festbestimmte Abgabe von höherem oder geringerem Betrage zu zahlen ist. Sofern es indessen Seine Majestät der König der Niederlande etwa angemessen erachten sollten, einen Theil der Schifffahrts-Abgaben für die Strecken von Lobith bis Krimpen oder Gorcum, oder umgekehrt nicht erheben zu lassen, soll es Allerhöchst Ihnen unbenommen sein, diesen Theil noch der gedachten festbestimmten Abgabe hinzuzusetzen. Da diese Abgabe nach der Strecke von Gorcum bis in die offene See, auf dem Wege Dortrecht und Helvoetsluys vorbei, durch das Hollandsdiep und das Haringvliet, mit Beobachtung des Verhältnisses der muthmasslichen Entfernung zwischen Strasburg und der Niederländischen Gränze berechnet worden ist: so hat man sich ferner dahin vereiniget, dass dieselbe, je nachdem das Resultat der in Gemässheit des nachfolgenden Artikels 18 zu bewirkenden Vermessung bis in die offene See ausfallen wird, einer Vermehrung oder einer Verminderung unterliegen, und dass die im zweiten Absatz des nachfolgenden Artikels 19 enthaltene Bestimmung, eintretenden Falls, auch auf diejenigen Handels-Artikel, welche in dem Verzeichnisse Lit. A unter Nr. II. schon mit niedrigeren Zollsätzen aufgeführt sind, gleichmässig, wiewohl nur in so weit Anwendung finden soll, als nicht die, unter Nr. I. des nämlichen Verzeichnisses begriffenen Handels-Artikel zum Gegenstande der fraglichen Bestimmung gemacht werden.

Artikel 5.*)

Seine Majestät der König der Niederlande ertheilen ausserdem Ihre Zustimmung dazu, dass die Schiffspatrone oder Führer, welche zur Ausfuhr über See durch die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmte Waaren an Bord haben, gleichwohl aber sich in dem Fall befinden, daselbst auszuladen, um Waaren in dortigen Niederlagen zu lagern oder zum innern Verbrauche abzuliefern, oder auch um ihre Ladung zu vervollständigen, — nachdem sie bei den, zur Erhebung der Schifffahrts-Gebühr errichteten Zollstellen zu Lobith, Vreeswyk, Tiel, Gorcum oder Krimpen die, im vorhergehenden Artikel erwähnte festbestimmte Abgabe nach Maassgabe derjenigen verificirten Manifeste, womit jeder Schiffspatron oder Führer versehen sein muss, entrichtet haben, und sofern sie nur hinsichtlich der zum Ausladen in den besagten Seehäfen bestimmten Waaren den Vorschriften des im Königreiche der Niederlande gültigen allgemeinen Gesetzes, in Betreff der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben Folge leisten — nach eigenem Belieben durch jedwede, zum Orte ihrer Bestimmung führende Gewässer, Flüsse oder Canäle ihre Fahrt nehmen, und demnächst auch ihre Reise von den benannten Seehäfen bis in die offene See — gleichviel, durch welchen

*) Siehe Nr. II. im Anhange.

Arm des Meeres sie fahren wollen — fortsetzen dürfen, ohne wegen der mehr oder minder langen Strecken, welche sie dabei zu befahren gesonnen sind, zur Zahlung irgend einer Ergänzungs-Gebühr angehalten werden zu können.

Die besagten Schiffspatrone oder Führer sollen, wenn sie die im Artikel 3 angegebene gerade Wasserstrasse verlassen, lediglich nur den, durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung zur Verhinderung von Unterschleifen vorgeschriebenen, Zoll-Formalitäten und der Zahlung derjenigen Wasser-Wegegelder, Schleusen- und Brückengelder etc., welche die Niederländischen Schiffer entrichten, unterworfen werden.

Die nämlichen Bestimmungen, sowohl hinsichtlich der festbestimmten Abgabe, als in Betreff der Befahrung Niederländischer Gewässer, Flüsse und Canäle, finden auf Patrone oder Führer solcher, den Unterthanen der Uferstaaten zustehender und zur Rheinschifffahrt gehöriger Schiffe Anwendung, welche, von der See kommend, Waaren geladen haben, die zur Durchfuhr nach dem Rhein, eine der Städte Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam vorbei, bestimmt sind und daselbst ausladen, sei es, um dort Waaren in Niederlagen zu lagern oder solche zum innern Verbrauch abzuliefern, oder sei es auch, um ihre Ladung zu vervollständigen, und demnächst, um sich an den Ort ihrer Bestimmung zu begeben, nach dem Rhein fahren wollen.

Artikel 6.*)

Ebenso wird für alle, Rheinabwärts über See auszuführende, oder von der See her auf dem Rheine nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weiteren Bestimmung einzuführende Waaren, wenn sie für die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmt sind, um in den in besagten Häfen errichteten Zollniederlagen auf längere oder kürzere Zeit gelagert zu werden, Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zugestanden. In diesem Falle tritt die, durch Artikel 4 und den ihm beigefügten Tarif festbestimmte Abgabe an die Stelle der Transito-Gebühren, gleichviel welcher unter den oben benannten Handelsplätzen auch zum Orte der Niederlage gewählt werden mag; jedoch mit Vorbehalt der, durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung als Schutzwehr gegen Unterschleife vorgeschriebenen Zollformalitäten, der Lokalverordnungen über Hafenpolizei und der Zahlung der gewöhnlichen Wasserwegegelder, Schleusen- und Brückengelder auf Flüssen, Gewässern und Canälen, die nicht zu den im Artikel 3 bezeichneten directen Rheinstrassen gehören.

Die auf die oben besagte Weise in Niederlagen zu lagernden Waaren zahlen, als zum Rheinhandel der Unterthanen von Uferstaaten gehörig, an Magazin-, Bohlwerks-, Krahn- und Wagegebühren, sofern dabei von dergleichen Anlagen Gebrauch gemacht wird, überhaupt nur die, im nachfolgenden Artikel 69 als Maximum angegebenen Beträge.

---

*) Siehe Nr. II. im Anhange.

Artikel 7.*)

Um bei den im vorhergehenden Artikel erwähnten Niederländischen Niederlagen die Vortheile der Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zu geniessen, müssen die aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommenden Waaren auf Schiffen, die der Rheinschifffahrt angehören, hingebracht worden sein, in welchem Falle sie, ohne Unterschied der Flagge, unter welcher sie weiter verladen werden, anstatt jeder andern Zollgebühr, die im Artikel 4 festbestimmte Abgabe in dem Augenblick erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr über See declarirt worden sind.

Waaren hingegen, die von der offenen See kommen — gleichviel welcher Nation das Fahrzeug, worauf sie gebracht werden, angehören mag — sollen nach ihrer Ausladung in Niederländischen Häfen die festbestimmte Abgabe, anstatt der Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangsabgaben, wozu eine andere Bestimmung derselben etwa Veranlassung geben könnte, alsdann erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weiteren Bestimmung declarirt und zu diesem Ende an Bord eines zur Rheinschifffahrt gehörigen und einem Unterthan der Uferstaaten zustehenden Fahrzeuges verladen worden sind.

In dem einen wie in dem andern Falle sind die fraglichen Waaren nur bis zu der dem Orte, wo sie den Rhein verlassen, oder auch von der dem Orte, wo sie in diesen Strom einlaufen, am nächsten belegenen Zollstelle an, der Zahlung der gewöhnlichen Rheinschifffahrts-Gebühr unterworfen, wovon in den folgenden Titeln die Rede sein wird.

Artikel 8.**)

Den See-Tonnengeldern, so wie den Leuchtthurms-Geldern, Lootsen-Geldern und andern dergleichen Abgaben, die jedes Seeschiff beim Eingange und Ausgange über See in den Niederlanden zu entrichten hat und deren Erhebung sich nach der dortigen gewöhnlichen Landesgesetzgebung richtet, geschieht durch die vorstehenden Artikel in keiner Art Eintrag, wobei jedoch die Bestimmung des nachfolgenden Artikels 12 zu beobachten ist.

Artikel 9.***)

Die hohen Regierungen der Uferstaaten machen sich zur Erwiederung der ihnen günstigen, in den vorstehenden Artikeln enthaltenen Stipulationen dazu verbindlich, die bereits durch die Wiener Congressacte für den ganzen Lauf des Rheins verabredete allgemeine Befreiung von Transito-Gebühr zu Gunsten der Niederländischen Schiffe auf den Wassertransport solcher Waaren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Kanäle oder andere

---

*) Siehe Nr. II. im Anhange.

**) Siehe Nr. II. im Anhange.

***) Siehe Nr. II. im Anhange.

schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten Staaten zu transitiren, in so weit letzteres ohne Vertauschung des Wassertransportes mit einem Landtransporte geschehen kann.

Wo dieser Fall einer Vertauschung des Wassertransportes mit einem Landtransporte eintritt, unterliegen die Waaren den Anordnungen der gewöhnlichen Gesetzgebung jener respectiven Regierungen. — Die Schiffer, welche den Rhein verlassen, um sich schiffbarer Verbindungswege im Innern der Uferstaaten zu bedienen, haben sich in allen Fällen den daselbst zur Verhinderung von Unterschleifen hinsichtlich des Transits bestehenden Formalitäten, so wie der Zahlung der daselbst angeordneten Wasserwegegelder, Brücken- und Schleusengelder u. s. w. und zwar auf demselben Fusse, wie ähnliche Fahrzeuge der respectiven Uferstaaten, zu unterwerfen.

Artikel 10. *)

Die hohen Regierungen der übrigen Uferstaaten machen sich auch ihrerseits dazu anheischig, dass jede von ihnen eine oder mehrere Städte längs des Rheinufers zu Freihäfen für den Rheinhandel erklären werde, namentlich:

- die Preussische Regierung, die Städte Cöln und Düsseldorf, indem sie sich zugleich bereit erklärt, die Zahl der Preussischen Freihäfen in der Folge, wenn das Bedürfniss oder die Umstände es erfordern sollten, noch zu vermehren;
- die Nassauische Regierung, Biebrich und Oberlahnstein;
- die Hessische Regierung, Mainz;
- die Badensche Regierung, Mannheim;
- die Bayerische Regierung, Speier;
- die Französische Regierung, Strasburg (vid. Art. 11);
- sämmtliche Regierungen unter dem Vorbehalte, die Zahl ihrer Freihäfen nach Gutfinden zu vermehren,

solchergestalt, dass die aus dem Königreiche der Niederlande kommenden oder zum Transporte dahin bestimmten Waaren, welche auf Niederländischen oder auf allen andern den Unterthanen der Rheinuferstaaten gehörigen Schiffen nach jenen Freihäfen gebracht werden, auf längere oder kürzere Zeit daselbst in Niederlagen gelagert und demnächst zum ferneren Transitiren auf dem Rhein oder auf den andern im Artikel 9 bezeichneten inneren schiffbaren Verbindungswegen, mit der Bestimmung nach dem Innern von Deutschland oder nach der Schweiz, durch die Gebiete der Uferstaaten weiter befördert werden können, ohne in einem dieser beiden Fälle irgend einer Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsgebühr unterworfen zu sein; jedoch mit dem Vorbehalte, zur Zeit ihrer Lagerung die in den betreffenden Freihäfen allgemein festgesetzten Magazin-, Bohlwerks-, Krahn- oder Wagegebühren entrichten

*) Siehe Nr. III. im Anhange.

zu müssen, welche aber in keinem Falle die durch den Artikel 69 der gegenwärtigen Ordnung fixirten Sätze übersteigen dürfen.

Uebrigens versteht es sich, dass Waaren, welche in den oben vorgesehenen Fällen die im Artikel 3 bezeichnete Rheinstrasse oder die mit dem Rhein zusammenfliessenden und einer ähnlichen Verwaltungs-Ordnung wie dieser Strom unterworfenen Flüsse verlassen, um auf anderen schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten zu transitiren, den durch die bestehende Gesetzgebung in besagten Staaten zur Controllirung und Beaufsichtigung der Zoll- und Steuergebühren vorgeschriebenen Formalitäten, so wie der Zahlung von Wasser-Wegegeldern, Barriere-, Brücken-, Schleusengeldern und anderen Abgaben dieser Art unterliegen können, ohne dass jedoch die Niederländischen Schiffe oder die Waaren, welche aus den Niederlanden kommen oder dahin gehen, auf eine weniger vortheilhafte Art, als die Schiffe oder Waaren derjenigen Uferstaaten, durch deren Gebiet sie passiren, behandelt werden dürften.

Artikel 11.*)

Den Regierungen der Uferstaaten des Main's, des Neckar's und anderer in den Rhein fallenden Flüsse soll für ihre Waaren in den Niederländischen, so wie in den am Rhein zu errichtenden Freihäfen der Genuss derselben Vorrechte, wie solche in den vorstehenden Artikeln bewilligt sind, von dem Zeitpunkte an verstattet sein, wo sie in ihren respectiven Gebieten und an den Ufern besagter Flüsse ähnliche Freihäfen unter den im vorstehenden Artikel erwähnten Stipulationen errichtet haben werden.

Da die französische Regierung den vorhergehenden drei Artikeln nicht **unbedingt** beitreten kann: so bezieht sich dieselbe hinsichtlich der Ausführung, welche auf ihrem Gebiet stattfinden wird, auf die in dem Protokolle, welches diesem Reglement beigefügt ist, enthaltene Erklärung, indem solche die nämliche Kraft und Wirkung haben soll, als wenn sie wörtlich in den Vertrag aufgenommen wäre.

Artikel 12.

Als Gegenleistung dafür, dass die dem Niederländischen Rheinhandel angehörigen, aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommenden oder dahin gehenden Waaren, welche auf schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten geführt werden, von aller Transito- oder sonst festbestimmten Abgabe befreit sind, gewähren Seine Majestät der König der Niederlande ferner noch den zum Rheinhandel gehörigen Schiffen der Rheinuferstaaten, wenn dieselben zugleich für die Seefahrt bestimmt sind, Gleichstellung ihrer Flagge mit der Niederländischen Flagge in Bezug auf Tonnengelder, Lootsen-, Leuchtthurm- und andere dergleichen Gebühren.

*) Siehe Nr. IV. im Anhange.

Um den Vortheil dieser Gleichstellung zu geniessen, haben die Schiffspatrone und Führer nichts weiter zu thun, als den mit Erhebung besagter Gebühren beauftragten Beamten in den Niederländischen Häfen das ihnen in ihrer Eigenschaft als Rheinschiffer, dem nachstehenden Artikel 42 gemäss, ausgestellte Patent vorzuzeigen.

Artikel 13.*)

Ereignet sich der Fall, dass Schiffe, welche der Rheinschifffahrt angehörig und Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten sind, wegen eintretenden Bedürfnisses einer Unterbrechung ihrer Fahrt oder des Ueberwinterns halber, in einen Niederländischen Hafen einzulaufen und daselbst durch höhere Gewalt theilweise oder gänzlich auszuladen genöthiget sind: so sollen sie alles des Schutzes und aller der Vortheile zu geniessen haben, welche durch die im fraglichen Königreiche bestehende Zollgesetzgebung den Schiffen aller andern Nationen zugesichert sind, wobei sie sich jedoch den durch dieselbe Gesetzgebung gegen den Unterschleif vorgeschriebenen Vorsichtsmaassregeln unterziehen müssen.

Es wird hierbei ausdrücklich bevorwortet, dass der Aufenthalt von Rheinschiffen in Niederländischen Seehäfen, wenn solcher durch die in gegenwärtigem Artikel ausgedrückten Ursachen herbeigeführt wird, zu keinem hieraus abzuleitenden Anspruche auf Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangsabgaben irgend einer Art Veranlassung geben soll.

Diese nämliche Bestimmung kommt auch alsdann zur Anwendung, wenn bei einer dem obigen Artikel 4 gemäss stattfindenden Verbleiung oder Versiegelung der Luken oder der zur Waaren-Niederlage dienenden Räume, die Patrone oder Führer von Schiffen, welche von Krimpen oder Gorcum bis in die offene See oder umgekehrt durch das Niederländische Gebiet passiren, wegen Wassermangels oder anderer ausserordentlicher Umstände halber zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthiget sind, ohne dass sie in irgend einen Hafen einlaufen; nur müssen sie sich v o r h e r — abgesehen von den in den nachfolgenden Artikeln 38 und 39 angegebenen Abwesenheits- oder besondern Nothfällen — an die nächsten Zollbeamten gewendet haben, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen; auch müssen sie sich den weitern Vorkehrungen, welche von den letzteren zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Ladung für nöthig gehalten werden, unterziehen; die solchergestalt abgeladenen Waaren aber müssen demnächst, bevor sie an die letzte zur Erhebung der Rheinschifffahrtszölle oder der festbestimmten Abgabe bestehende Zollstelle gelangen, wieder auf dieselben Schiffe verladen werden, welche sie gebracht haben.

*) Siehe Nr. V. im Anhange.

Zweiter Titel.

Von den Rheinschifffahrts-Abgaben und den Mitteln, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

Artikel 14.*)

Wer auf dem Rhein, von da, wo derselbe schiffbar wird, bis nach Krimpen oder Gorcum, mit Inbegriff des Leck's und der Waal, und umgekehrt, Schifffahrt treibt, hat unter dem Titel von Schifffahrtsabgaben:

1) eine Schiffsgebühr für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf Fünfzig Centner und höher steigt;
2) einen Zoll von der Ladung nach ihrem Centner-Gewicht zu zahlen.

Artikel 15.**)

Zur Erhebung der Schiffsgebühr und des Zolles von der Ladung sind folgende Zollstellen bestimmt:

a) für die Fahrt, abwärts:

Breisach, bei Strasburg an der grossen Rheinbrücke, Neuburg, Mannheim, Mainz, Caub, Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Lobith, Vreeswyk und Tiel;

b) für die Fahrt aufwärts:

Gorcum, Tiel, Krimpen, Vreeswyk, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Linz, Andernach, Coblenz, Caub, Mainz, Mannheim, Neuburg, bei Strasburg an der grossen Rheinbrücke, und Breisach.

Artikel 16.***)

An jeder hiernach zur Erhebung befugten Zollstelle, welcher ein Schiff vorbei oder von welcher es abfährt, ist die in dem Tarif unter B bestimmte Schiffsgebühr und für den Centner Ladung, nach den Entfernungen berechnet, der in der Anlage C provisorisch ausgeworfene Zoll, für jede Zollstelle besonders zu entrichten.

Die hohen Contrahenten behalten sich jedenfalls vor, in der durch das gegenwärtige Reglement vorgesehenen Jahres-Versammlung ihrer Commissarien weiter prüfen zu lassen, ob die tarifirten Sätze der Ladungs- und Schiffsgebühren im Ganzen oder im Einzelnen noch zu ermässigen sind.

---

*) Siehe Nr. VI. im Anhange.
**) Siehe Nr. VII. im Anhange.
***) Siehe Nr. VIII. im Anhange.

Artikel 17.*)

Die Schiffsgebühr wird auf dem Grund eines Aichungs-Manifestes erhoben, welches der Schiffspatron oder Führer bei sich haben muss, und jeder Uferstaat hat die nöthigen Maassregeln zu treffen, damit diese Aichung in Gemässheit der gegenwärtig am Rhein zwischen Strasburg und der Niederländischen Gränze üblichen Methode mit einem, nach dem Decimal-System in Grade abgetheilten Maassstocke geschehe; jedoch unbeschadet der Abänderungen, welche die Central-Commission hierbei eintreten zu lassen angemessen finden könnte.

Artikel 18.**)

Da die Festsetzung des im Tarif C ausgeworfenen Zolles nur auf den, aus vorhandenen Stromkarten entnommenen, mehr oder weniger genauen Angaben beruhet: so soll im ersten Jahre nach der Ratification der gegenwärtigen Ordnung fernerweitig zu einer Vermessung des Stromes in seiner ganzen Länge bis Krimpen und Gorcum geschritten und der Tarif demnächst nach dem Resultat dieser Vermessung dergestalt definitiv festgestellet werden, dass der Gesammtbetrag der Gebühren nicht das Verhältniss übersteige, welches sich im 3. Artikel des Anhanges von der Rheinschifffahrt zur Wiener Congressacte festgesetzt findet, und dass die Entfernung von Lobith bis Gorcum gleichmässig zur Basis für den Betrag des Zolles von Lobith bis Krimpen und umgekehrt dienen, und für beide Strecken der nämliche Zoll erhoben werden soll.

Die Central-Commission wird zu diesem Ende einen Sachverständigen abordnen, denselben im gemeinschaftlichen Interesse aller Uferstaaten eidlich verpflichten und ihm die obere Leitung des ganzen Vermessungsgeschäftes übertragen.

Jedem einzelnen Uferstaate für sich soll es freistehen, diesem Gesammt-Abgeordneten zum Behufe der Controllirung seines Verfahrens einen Special-Commissarius auf eigene Kosten beizugeben.

Entsteht zwischen dem Gesammt-Abgeordneten und dem Special-Commissarius eine Meinungsverschiedenheit: so ist von der Central-Commission darüber zu entscheiden.

Die durch vorgenommene Stromcorrectionen bewirkte Abkürzung des Laufes soll übrigens keine Minderung des Tarifs begründen; wohlverstanden jedoch, dass dergleichen Rectificationen, welche unbestreitbar von allgemeinem Interesse sind, nur in Uebereinstimmung mit den übrigen Uferstaaten unternommen werden.

---

*) Siehe Nr. IX. im Anhange.

**) Siehe Nr. X. im Anhange.

Artikel 19.*)

Der in dem Tarif C provisorisch festgesetzte ganze Zoll soll für die in den Zusätzen dieses Tarifs benannten Artikel ermässiget werden.

Sollte es sich zeigen, dass auch andere Gegenstände diese Ermässigung des Zollsatzes nothwendig erfordern, oder dass es zweckmässig sei, an den Zollsätzen der gegenwärtig schon geringer belasteten Gegenstände Veränderungen vorzunehmen: so wird die Central-Commission bei ihren jährlichen Zusammenkünften deshalb ihre Vorschläge machen, welche alsdann von den Staaten, die im Besitze der Hoheit über das Strombett des Rheins sind, geprüft und, in so fern ihre Ansichten damit übereinstimmen, in einem Zusatze zu dem Tarif aufgenommen werden sollen.

Artikel 20.

Die Tarife werden in den Zollstellen öffentlich angeschlagen.

Artikel 21. **)

Unter dem Centner wird das Gewicht von Fünfzig Kilogrammen Französischen Gewichtes oder Fünfzig Pfund Niederländischen Gewichtes verstanden. Die Erhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben soll nach diesem Gewichte und seinen Unterabtheilungen geschehen.

Zu diesem Ende soll auf allen von den respectiven Regierungen zu bestimmenden Zollstellen, auch Ein- und Ausladehäfen, richtiges Französisches oder Niederländisches Gewicht vorhanden sein.

Bei Gegenständen, die nicht gewogen werden können, soll die Feststellung ihres Verhältnisses zum Gewichte auch fernerhin nach der, zu diesem Behufe von der ehemaligen General-Octroidirection in Gemässheit der Artikel 104 und 105 der Convention vom Jahre 1804 angefertigten, Gewichtstabelle geschehen; jedoch mit Vorbehalt der Abänderungen, welche die Central-Commission in der Folge dabei eintreten zu lassen nöthig finden dürfte.

Artikel 22.

Die Zahlung geschieht auf allen Zollstellen, ohne Unterschied der Gebiete, wozu sie gehören, nach der Wahl des Schiffspatrons oder Führers entweder in Gold- oder Silbermünze des Landes, wo sie zu leisten ist, oder in Französischer Gold- oder Silbermünze, jedoch nur in 40-, 20-, 5-, 2-, 1- oder 1/2 Frankenstücken nach dem Gesetze vom 28. März 1803. Die Französischen Münzen unter einem halben Franc sollen zwar bei den deutschen Erhebungsämtern angenommen werden, jedenfalls nur um Zahlungen in Bruchtheilen unter 50 Centimen zu berichtigen.

Das Verhältniss des Courses und der inländischen Münzsorten zum Franken wird von jedem Landesherrn für sein Gebiet gesetzlich festgestellet.

---

*) Siehe Nr. XI. im Anhange.

**) Siehe Nr. XII. im Anhange.

Die danach angefertigten besonderen Tabellen oder auch eine General-Valvationstabelle werden an jeder Zollstelle in der Amtsstube offen ausgehängt, damit jeder Schiffspatron oder Führer solche einsehen kann.

Ausserdem werden sie von den verschiedenen Regierungen auch der Central-Commission zu Mainz mitgetheilt.

Artikel 23. *)

Der Schiffspatron oder Führer muss bei jeder Zollstelle den Rheinzoll, so wie der Tarif C ihn bestimmt, bis auf die darin angegebenen Ausnahmen, im Voraus für die folgende Flussstrecke bis zur nächsten Zollstelle auch in dem Falle zahlen, wenn er seine Fahrt nicht bis zum Endpunkte dieser Strecke fortsetzen oder auf dem Wege ganz oder zum Theil ausladen will.

Eine Ausnahme von dieser Regel findet jedoch hinsichtlich derjenigen Fahrzeuge statt, welche den Strom, nachdem sie bei einer an demselben belegenen Zollstelle vorübergefahren sind, verlassen und in einen Nebenfluss desselben einlaufen, dessen Ausmündung zwischen dieser und der folgenden Zollstelle liegt.

In diesem Falle richtet sich die Verpflichtung zur Zahlung des Zolles nach dem Verhältnisse der Flussstrecke, die der Schiffer von der betreffenden Zollstelle bis zur Mündung des Nebenflusses zurücklegen will.

Die Central-Commission hat den Uferstaaten die zu diesem Ende nöthigen Zusätze zum Tarif C in Vorschlag zu bringen.

Es soll jeder Regierung, die mehrere Zollstellen hat, freistehen, bei Schiffen, welche ohne auszuladen durch ihr ganzes Stromgebiet passiren, die davon zu erhebenden Rheinzölle an einer oder mehreren dieser Zollstellen zu ermässigen und, nach Bedürfniss, die von den Ladungen der nämlichen Schiffe zu entrichtenden Abgaben an anderen Zollstellen des nämlichen Gebietes zu erhöhen; es versteht sich jedoch, dass in diesem Falle das Ganze der in der ganzen Ausdehnung des besagten Gebietes zu erhebenden Abgaben den Betrag derjenigen Abgaben nicht übersteigen darf, denen jene Schiffe oder ihre Ladungen, wenn keine Ausnahme von der allgemeinen Regel stattfände, unterworfen sein würden.

Artikel 24.

Wer seine Ladungen an einem Orte empfängt, wo keine Zollstelle ist, hat bis zur nächsten Zollstelle weder Schiffsgebühr, noch Rheinzoll zu zahlen. Die Ausnahmen ergibt der Tarif.

Artikel 25.

Wo ein und dasselbe Erhebungsamt zweien oder mehreren Uferstaaten angehöret, werden diese die Einnahme nach Verhältniss der Längenausdehnung ihrer respectiven Uferbesitzungen untereinander vertheilen.

---

*) Siehe Nr. XIII. im Anhange.

Artikel 26.

Es soll einem Staate, der mehrere Zollstellen hat, auf derjenigen Strecke, wo er allein die Hoheit über das Strombett des Rheins ausübt, freistehen, die bisherigen Rheinzollstellen im Innern aufzuheben und die gesammten Rheinschifffahrts-Abgaben, welche früher an den aufgehobenen Stellen erhoben worden, an seiner ersten Zollstelle zunächst der Gränze zu erheben. Die Schiffspatrone oder Führer, die nicht blos durchfahren, sondern ihre Ladung ganz oder theilweise innerhalb der bleibenden Zollstellen absetzen, sollen aber an solchen Abgaben an der ersten Rheinzollstelle des Staats mehr nicht von den Gütern, welche sie auszuladen haben, entrichten, als sie bei dem Fortbestehen der aufgehobenen Zollstellen davon bezahlt haben würden. Dergleichen Aufhebungen einzelner Zollstellen werden der Central-Commission, oder, in Abwesenheit derselben, dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt angezeigt.

Artikel 27.*)

Ein Schiffspatron oder Führer soll nicht eher eine Waare einladen, oder wenigstens nicht eher von dem Ladungsplatze abfahren, als bis er darüber einen Frachtbrief oder Connaissement erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und des Manifestes nachzuweisen verpflichtet.

Dieses Manifest soll in allen Punkten nach dem unter D anliegenden Schema angefertiget und von den darin erwähnten Belegen begleitet sein.

Es wird von dem Schiffspatron oder Führer selbst, oder für denselben von einem Andern, der jedoch kein Rheinschifffahrts- oder Hafenbeamter sein darf, gefertiget und von dem Schiffspatron oder Führer gezeichnet.

Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffspatron oder Führer verantwortlich, mag er es selbst abgefasst oder sich dazu fremder Hülfe bedient haben.

Wenn ein Theil der Ladung erst unterwegs zu derselben hinzukommt oder durch Ausladung davon abgeht: so muss auch dieses auf dem Manifeste vermerkt und nöthigenfalls wie das Hauptmanifest bescheinigt werden.

Der Schiffspatron oder Führer hat das in Rede stehende Manifest da, wo die Ausladung des Schiffes erfolgt, und unmittelbar nach dieser Ausladung, an die daselbst angestellten oder von dem Einnehmer des nächstgelegenen Zollamtes dahin gesandten Rheinzollbeamten abzugeben.

Ein Schiffspatron oder Führer, welcher sein Manifest und die erforderlichen dazu gehörigen Belege auf desfallsiges Verlangen **nicht** in vorgeschriebener Form vorzeigt, hat keinen Antheil an den ihm durch gegenwärtige Ordnung zugesicherten Begünstigungen.

---

*) Siehe Nr. XIV. im Anhange.

Artikel 28.*)

An dem Orte der Einladung können die Beamten, welche dazu vom Staate bestellt sein möchten, sich bei der Einladung selbst, oder nachdem solche geschehen ist, durch eine Untersuchung überzeugen, dass die Waaren nach Gattung und Menge mit dem Manifeste übereinstimmen.

Soweit ihrerseits eine Untersuchung stattgefunden hatte, attestiren sie das Manifest.

Wird einem Schiffspatron oder Führer an einem Orte Ladung einzunehmen verstattet, an welchem die zu vorbemerkter Prüfung erforderlichen Anstalten nicht vorhanden sind: so kann er an der nächsten Rheinzollstelle angehalten werden, die Ladung einer Untersuchung zu unterwerfen.

Die Rheinzollbeamten anderer Zollstellen haben überdies die Befugniss, bei obwaltendem Verdachte, dass die Ladung nicht so beschaffen sei, wie das Manifest es enthält, sich, so weit es nöthig ist, durch die Besichtigung von der Ladung Kenntniss zu verschaffen.

Auf gleiche Weise können Rheinzollbeamte, die sich am Bord eines Bootes oder Nachens mit der Flagge besagter Rheinzollverwaltung befinden, von jedem Schiffspatron oder Führer — wo sie ihm auf dem Strome begegnen mögen — die Vorzeigung seines Manifestes fordern. Der oberste Rhein-Zollbeamte am Bord eines solchen Fahrzeuges attestirt alsdann das fragliche Manifest, so wie die etwa darin befindlichen nachträglichen Declarationen und hält darauf, dass nichts darin in blanco, auch dass kein Zwischenraum, noch irgend eine Lücke darin gelassen bleibe; in dem Atteste bemerkt er die örtliche Stelle des Stromes, den Tag und die Stunde, wo dasselbe von ihm ausgestellt wird. — Die hier in Rede stehenden Atteste werden ganz kostenfrei ausgestellt.

Artikel 29.**)

Der Führer eines Flosses ist gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Summe der Stämme und ihr cubischer Inhalt im Ganzen nach Cubic-Metern angezeigt wird. Die Rheinzollbeamten controlliren diese Angaben in Gemässheit ihrer Instructionen und nach der zu diesem Behufe am Rhein zwischen Strasburg und der Niederländischen Gränze üblichen Reductions-Tabelle.

Artikel 30.

Rheinschifffahrts-Abgaben, die auf den Grund des bei der betreffenden Erhebungsstelle zu diesem Ende vorgezeigten Manifestes gesetzlich erhoben worden sind, werden in keinem Falle zurückgegeben, wenn auch der Schiffspatron oder Führer bei Fortsetzung seiner Reise einen ausserordentlichen Verlust erlitten haben sollte.

*) Siehe Nr. XV. im Anhange.

**) Siehe Nr. XVI. im Anhange.

Artikel 31.

Schiffe, welche bei einer Rheinzollstelle die Abgaben entrichtet und von dort aus ihre Reise fortgesetzt haben, nachher aber durch Sturm, Eis oder andere Zufälle genöthigt worden sind, mit derselben Ladung an eben diese Zollstelle oder dieselbe vorbei noch weiter zurückzukehren, können nicht angehalten werden, auf derselben Stelle nochmals die besagten Abgaben zu zahlen.

Artikel 32.*)

Von der Zahlung der auf die Rheinschifffahrt gelegten Abgaben findet eine Befreiung nicht statt. Weder die Gegenstände der Ladung und deren Bestimmung, noch die Person des Eigenthümers, begründen hier eine Ausnahme.

Jedem einzelnen Uferstaate bleibt es indessen unbenommen, für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme Theil nimmt, mit dessen Zustimmung, Ermässigungen der Rheinzollabgaben, oder Befreiungen davon, nicht nur für gewisse Gegenstände ohne Unterschied der Personen durch allgemeine Verordnungen, sondern auch in einzelnen Fällen zum Vortheile gewisser, seinen Unterthanen angehöriger Fahrzeuge oder einer bestimmten Person zu ertheilen; wobei es sich von selbst versteht, dass dergleichen Ermässigungen oder Befreiungen nur für das ausschliessliche Gebiet des Staates, welcher sie gewährt, oder des mitbetheiligten Nachbarstaates gültig sind, wenn nicht auch die anderen Uferstaaten ihre Zustimmung dazu geben.

Artikel 33.

Von einzelnen Uferstaaten kann jedoch der Tarif niemals, wäre es auch nur durch Nebenabgaben, z. B. durch Stempelgebühr u. s. w., erhöhet werden.

Eben so wenig ist es gestattet, ohne Zustimmung aller Rheinstaaten, die Zahl der Zollstellen zu vermehren oder — die Artikel 23 und 26 erwähnten Fälle ausgenommen — anderswohin zu verlegen.

Artikel 34.

Die Rheinschifffahrts-Abgaben sollen niemals weder ganz noch theilweise verpachtet, sondern von jedem Rheinstaate für eigene Rechnung durch Beamte erhoben werden.

Die betheiligten Regierungen der Rheinstaaten verpflichten sich gegenseitig, an ihren respectiven Zollstellen so viele Beamten zu halten, dass in dem Dienste daselbst kein Stillstand, und bei Abfertigung des Schiffspatrons oder Führers kein Aufenthalt für dieselben eintreten könne.

Artikel 35.**)

An Orten, wo eine Zollstelle ist, dürfen Schiffspatrone oder Führer nicht ein- oder ausladen, bis sie hierzu von dem Rheinzollbeamten die

*) Siehe Nr. XVII. im Anhange.

**) Siehe Nr. XVIII. im Anhange.

Erlaubniss erhalten haben; den Rheinzollbeamten aber ist von ihren respectiven Landesherrschaften ausdrücklich zur Pflicht zu machen, dass sie den Schiffspatronen oder Führern keinen Aufenthalt verursachen.

Im Uebertretungsfalle hat der Schiffspatron oder Führer den doppelten Betrag des Rheinzolles von den früher ein- oder ausgeladenen und ans Ufer gelegten, oder an Bord eines andern Schiffes gebrachten Gütern zu zahlen; vorbehaltlich der übrigen Strafen, welche die Abgabengesetze des Landes, wo dieser Vorschrift zuwidergehandelt worden ist, gegen voreilige oder heimliche Ausladungen verhängt haben mögen.

Was an anderen Orten bei dem Anlanden sowohl als dem Ein- und Ausladen zu beobachten ist, bestimmen die Abgabengesetze jedes Gebiets.

Dritter Titel.

Von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschifffahrt.

Artikel 36.

Ein Schiff, das auf die vorgeschriebene Weise mit einem, in gehöriger und vorschriftsmässiger Form ausgestellten Manifeste versehen ist, soll unter dem Vorwande, dass es nöthig sei, dessen Ladung zu untersuchen, wegen eines öffentlichen Steuerinteresse auf seiner Fahrt anderswo, als an einer Rheinzollstelle oder in den, unter Artikel 41 gedachten Fällen, nicht aufgehalten werden.

Artikel 37. *)

Auf dem Rheinstrome, von da, wo er schiffbar wird, bis ins Meer, und umgekehrt, ist ohne Rücksicht auf das, was in einzelnen Staaten bei der Ein- und Ausfuhr vorgeschrieben sein mag, die Durchfuhr aller Waaren ohne Ausnahme erlaubt, und bei ihrem Transporte auf dem ganzen eben bezeichneten Rheinlaufe nur den, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Abgaben unterworfen.

Die Steuergesetze des Landes treten demnach nur ein, wenn Waaren mit der Bestimmung ankommen, im Lande ausgeladen zu werden; wenn Waaren von dem Lande zur Ausfuhr an Bord gebracht, aus dem Schiffe ans Ufer gelegt, oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen werden; jedoch bleibt es in Beziehung hierauf bei den, hinsichtlich der Freihäfen, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Bestimmungen; auch dürfen bei eintretenden ausserordentlichen Beschädigungen des Schiffes, oder bei stürmischer Witterung, oder wenn es an gewissen Stellen des Stromes wegen einer der Schifffahrt ungünstigen örtlichen Beschaffenheit des Strombettes für den Au-

*) Siehe Nr. XIX. im Anhange.

genblick nöthig werden sollte, die gewöhnlichen Ausladungen zur Erleichterung des Schiffes, aber auf offenem Strome, vom Ufer entfernt, und unter Aufsicht von Steuerbeamten, oder wo dieselben abwesend sind oder fehlen, unter Aufsicht der nächsten Ortsbehörde stattfinden.

In keinem Falle dürfen aber die Güter, welche auf dem Rhein eingeführt oder ausgeführt werden, mit einer grösseren Ein- oder Ausfuhrabgabe belegt werden, als Güter derselben Gattung, die man zu Lande ein- oder ausführt.

Artikel 38.

Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung nach ihrem eigenen Gutfinden die Häfen oder Landungsplätze, wo es gestattet sein soll, einzuladen oder auszuladen.

Wird indessen der Schiffspatron oder Führer durch Sturm oder andere Zufälle an der Fortsetzung seiner Reise verhindert, so ist ihm auch an anderen Orten, wo ihm ein solcher Unfall begegnet, erlaubt, Schiff und Ladung unter Aufsicht der Steuerbeamten, oder wenn deren keine zugegen sind, unter Aufsicht der Lokal-Obrigkeit in Sicherheit zu bringen.

Nimmt er nachher die Güter wieder ein, um seine Reise fortzusetzen, so hat er davon keine Ein- oder Ausfuhrzölle, noch Durchfuhrabgaben zu entrichten.

Wer unter solchen Umständen an einem Orte landet, wo keine Steuerbeamten sind, muss der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige machen und dafür sorgen, dass der Zwang, der ihn zum Anlanden bestimmt hat, glaubhaft festgestellet und eine Verhandlung darüber aufgenommen werde.

Die Steuerbeamten, welche an dem zunächt gelegenen Orte desselben Gebiets angestellt sind, werden hiervon alsbald benachrichtiget und diese können die Ladung unter Aufsicht nehmen.

Wird, um die Waaren keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen: so hat der Schiffspatron oder Führer sich jeder gesetzlichen Maassregel zur Verhinderung, dass kein Theil seiner Ladung heimlich eingeführt werde, zu unterwerfen.

Eigenmächtige Vorkehrungen, welche der Schiffspatron oder Führer unternimmt, ohne die Steuerbeamten, oder in ihrer Abwesenheit oder Ermangelung die Ortsobrigkeit vorher davon benachrichtiget und ihre Dazwischenkunft abgewartet zu haben, sind nur dann zu entschuldigen, wenn der Schiffspatron oder Führer klar beweiset, dass die Rettung des Schiffes oder der Ladung davon abhing.

Artikel 39.

Wenn ein Schiffspatron oder Führer, ohne ab- und zuzuladen, mit seiner Ladung in einen Theil des Rheins eintritt, in welchem die Hoheit über den Rheinstrom und beide Ufer ungetheilt von einem Landesherrn ausgeübt wird: so ist er für die im ersten Absatze des obigen Artikels 37 bewilligte

Transito-Freiheit, in Beziehung auf die das Steuerwesen betreffenden Formalitäten, nur dazu verpflichtet, die Luken oder die sonstigen Waarenräume verbleien oder versiegeln zu lassen, oder nach Ermessen der Lokalbehörde, zur Verhinderung des Schleichhandels, Begleiter an Bord zu nehmen, oder sich auch beiden Formalitäten zugleich zu unterwerfen.

Wenn bei stattfindender Verbleiung oder Versiegelung der Luken oder der sonstigen Waarenräume, Schiffspatrone oder Führer, wegen Wassermangels oder anderer ausserordentlicher Umstände halber, zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthigt sind, welche nachher sofort wieder in die nämlichen Fahrzeuge verladen werden sollen: so haben sie sich an die nächsten Steuerbeamten zu wenden, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen, auch sich den weiteren Vorkehrungen, welche von den gedachten Beamten zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Waaren für nöthig erachtet werden, zu unterziehen.

Die Begleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung, oder Bleie und Siegel, zu dem angegebenen Zwecke zu bewachen.

Den Schiffspatronen oder Führern liegt es ob, jene Begleiter an der Kost der Schiffsmannschaft Theil nehmen zu lassen und ihnen das nöthige Feuer und Licht zu gewähren; ausserdem aber dürfen die Begleiter dafür, unter keinem Vorwande, einige Vergütung von dem Schiffspatron oder Führer fordern, noch solche annehmen.

Auch in denjenigen Theilen des Stromes, wo die einander gegenüber liegenden Ufer verschiedenen Landesherren angehören, können die vorstehenden Bestimmungen gleichmässige Anwendbarkeit erhalten, wenn sich die betreffenden Landesherrschaften über ein gemeinschaftliches Steuersystem geeiniget haben.

Artikel 40. *)

Hat ein Schiffspatron oder Führer Waaren an Bord, welche in dem Lande, dessen Gränzen er auf der Fahrt berührt, ausgeladen werden sollen: so muss er, wenn es die Steuer-Einrichtung des Landes mit sich führt, seine Ladung vollständig den an der ersten Rhein-Zollstelle dieses Landes anwesenden Steuerbeamten anzeigen.

Es kann die Revision von ihnen veranlasst und die Landessteuer von den Waaren gefordert werden, welche ausgeladen und eingeführt werden sollen.

Dasselbe findet in dem Falle statt, wenn der Schiffspatron oder Führer in einem Lande Waaren geladen hat, welche ausgeführt werden sollen. Die Anmeldung geschieht aber alsdann an der letzten Rhein-Zollstelle, innerhalb der Landesgränze, bei den anwesenden Steuerbeamten, oder wenn es die Landesgesetze verstatten, an der dem Ladungsorte zunächst belegenen Zollstelle.

*) Siehe Nr. XX. im Anhange.

Artikel 41.

Wird ein Schiffspatron oder Führer überwiesen, dass er Schleichhandel zu treiben versucht habe: so soll ihn die Freiheit der Rheinschifffahrt für seine Person und für die Waaren, die er unerlaubter Weise ein- oder ausführen wollte, gegen die Verfolgungen der Steuerbeamten nicht schützen. Die ausserdem in dem Schiffe befindlichen Waaren sollen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht in Beschlag genommen, auch soll im Allgemeinen gegen einen solchen Schiffspatron oder Führer nicht strenger verfahren werden, als es die allgemeinen in Kraft stehenden Gesetze des Staates, wo der Unterschleif entdeckt worden ist, mit sich bringen.

Wird bei den Rheinzollstellen an der Gränze eines Gebietes, wo nämlich das Schiff die Landesgränze ein- oder ausgehend durchschneidet, oder auch während seines Durchganges durch das Gebiet, befunden, dass dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, dass eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landessteuern daraus zu entnehmen ist: so kann der Schiffspatron oder Führer auch dafür nach den Bestimmungen der Steuergesetze des Landes in Anspruch genommen und mit der Strafe belegt werden, welche diese wegen unrichtiger Declarationen verhängen.

Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich weiterhin, wegen sonst etwa günstiger und mit Ihren Finanz-Interessen verträglicher Bestimmungen, welche die Erfahrung in der Anwendung ihres Zollsystems auf die Rheinschifffahrt als nothwendig erweisen möchte, um den Handel und die Schifffahrt des Rheins zu beleben, übereinzukommen.

Vierter Titel.

Von dem Rechte, die Schifffahrt auf dem Rhein auszuüben.

Artikel 42.*)

Da die Rheinschifffahrt viele Erfahrung und Ortskenntniss erfordert: so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre in diesem Stücke erworbenen Kenntnisse vorher ausgewiesen haben. — Wer jedoch einmal zur Rheinschifffahrt berechtigt war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weiteren Nachweisung.

Jede Uferregierung wird die nöthigen Maassregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschifffahrt vertrauet.

Das Patent, das hierüber dem Schiffspatron oder Führer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertiget wird,

*) Siehe Nr. XXI. im Anhange.

gibt ihm das Recht, von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis ins Meer, und aus dem Meere bis an den gedachten Punkt, die Schifffahrt in Gemässheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben. Unter der grossen, intermediären und kleinen Schifffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleichen Schifferpatente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten ertheilt und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

Artikel 43.

Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direct oder indirect im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen, oder sonst wo auf dem Rhein bis ins Meer, entweder zum Vortheile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hergebracht waren, ein- für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt, in Gemässheit des Artikels 110 der Wiener Congressacte und der ihr unter Nr. XVI. angehängten Artikel, auch von den mit dem Rhein in directer Verbindung stehenden Flüssen.

Artikel 44. *)

Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöset.

Ihre Activa und Schulden werden mit Einwirkung der landesherrlichen Behörden, unter welchen sie ihren Sitz haben, liquidirt und die Schulden von den lebenden Mitgliedern berichtiget.

Was übrig bleibt, ist gemeinschaftliches Eigenthum dieser Mitglieder, welche darüber, in so fern es nicht früher auf eine gültige Weise zu einem andern Zwecke bestimmt war, nach Willkür verfügen.

Artikel 45.

Die Zahl der Rheinschiffer — Patrone oder Führer — ist unbestimmt.

So fern ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergiessenden Nebenströmen, als dem Neckar, dem Main, der Mosel und der Maas, imgleichen auch auf der Schelde, die Schifffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder Führer auf dem Rhein zuzulassen.

Sie beweisen alsdann nur, dass sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schifffahrt berechtiget sind.

---

*) Siehe Nr. XXII. im Anhange.

Artikel 46.*)

Das Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcke oder anderen Gegenständen von einem Ufer an das gegenüberliegende, und was sonst zum gemeinen Verkehr der beiden Ufer gehört, hat mit dieser Schifffahrts-Ordnung nichts gemein. Auch wird dieselbe überhaupt nicht angewendet, wo die Fahrt eines Schiffspatrons oder Führers auf das eigene Gebiet seines Landesherrn sich beschränkt. Ein solcher steht allein unter der Obrigkeit des Landes, wo er sein Gewerbe treibt.

Artikel 47.

Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffspatron oder Führer wohnt, hat das Recht, das diesem einmal ertheilte Schiffer-Patent aus erheblichen Gründen wieder einzuziehen. Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, den Schiffspatron oder Führer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldiget wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und, nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Behörde seines Wohnortes zu veranlassen, dass sein Patent eingezogen werde.

Fünfter Titel.

Von Frachten und Rangfahrten.

Artikel 48.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transportes beruhen lediglich auf der freiwilligen Uebereinkunft des Schiffspatrons oder Führers und des Versenders oder dessen Committenten; und wie diese unter mehreren Schiffspatronen oder Führern, ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, die Wahl haben: so bleibt es dem Schiffspatrone oder Führer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

Artikel 49.

Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatrone oder Führer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft, und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehende, Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder Führern, so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert.

---

*) Siehe Nr. XXIII. im Anhange.

Artikel 50.

In den Städten, wo eine dergleichen Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem einzelnen Handelsmanne, so wie jedem Schiffspatrone oder Führer frei, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen oder seinen Beitritt zu versagen. Handelsleute sowohl als Schiffspatrone oder Führer, welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monate vorher aufgekündiget haben, mit dem Ablaufe jedes Kalenderjahres wieder ausscheiden. — So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehöret, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten und darf, dem Vertrage zuwider, seine Waaren weder unter seinem eigenen, noch unter einem fremden, zu dem Ende entlehnten, Namen in ein anderes Schiff verladen; unbeschadet der besonderen Verfügungen fremder Committenten, welche nicht zu der Vereinigung gehören.

Ebenso hat auch jeder Schiffspatron oder Führer, so lange er zu der Vereinigung gehöret, die Rangordnung zu beobachten.

Wenn jedoch die Handels-Interessen zweier contrahirenden Städte eine Aenderung der vorstehenden Bestimmungen fordern sollten: so kann solche zwar stattfinden; die Verträge müssen aber in diesem Falle einer besonderen Genehmigung der respectiven Regierungen unterworfen werden.

Artikel 51.

Da Verträge über die Errichtung einer Rangfahrt, gleich jedem unter Privatpersonen abgeschlossenen Befrachtungs-Vertrage, nur diejenigen verbinden, welche darin gewilliget haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehen oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig sein würden: so bedürfen sie keiner andern Form und Fassung als der, welche überhaupt bei Verträgen dieser Art, nach den gemeinen Rechten des Ortes, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich ist. — Die Central-Commission so wenig, als der Oberaufseher der Rheinschifffahrt sind berechtiget zu fordern, dass solche Verträge durch sie vermittelt oder die Frachtpreise mit ihrer Bewilligung bestimmt werden.

Gleichwohl nehmen die betreffenden Regierungen von diesen Verträgen Kenntniss und lassen dieselben der Central-Commission oder, in deren Abwesenheit, dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt mittheilen.

Artikel 52.*)

Einigen sich zwei Regierungen darüber, dass an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren an einen andern Ort zu führen: so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren.

*) Siehe Nr. XXIV. im Anhange.

Die Central-Commission und der Oberaufseher der Rheinschifffahrt haben gleichfalls über solche Schiffe keine besondere Aufsicht; am wenigsten haben sie etwas darüber zu bestimmen, ob und wo solche Anstalten errichtet, wie sie befördert und welche besondere Vorschriften deshalb erlassen werden sollen.

Sechster Titel.

Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels.

Artikel 53.*)

Meldet sich ein Schiffspatron oder Führer mit einem Fahrzeuge, das zum ersten Male zur Rheinschifffahrt zugelassen oder beladen werden soll: so muss er solches zuvörderst von hierauf eidlich verpflichteten Sachverständigen untersuchen und bezeugen lassen, dass dieses Fahrzeug für denjenigen Theil der Rheinschifffahrt, wofür es bestimmt ist, tauglich befunden worden; dass es dauerhaft gebaut, gut kalfatert und mit allem nöthigen Takelwerk und Schiffsgeräthe versehen, auch dass es zur Aufbewahrung der einzunehmenden Güter angemessen eingerichtet ist und dass seine Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Diese Untersuchung muss, so oft der Absender es nöthig findet, und jährlich wenigstens einmal wiederholt werden.

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrome zu versenden hat, ist berechtiget, von dem Schiffspatron oder Führer die Beibringung eines durch die besagten Sachverständigen letztlich ausgefertigten Zeugnisses zu verlangen.

Unterlässt er diese Vorsicht und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffes zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädiget: so haftet dafür der Absender, mit Vorbehalt seines Regresses gegen den Schiffer.

Für jeden nach Artikel 38 zum Ein- und Abladen anzuweisenden Hafen veranlassen die betreffenden Regierungen der Uferstaaten das Erforderliche, damit das Verfahren der Sachverständigen ordnungsmässig eingerichtet und dem dabei interessirten Handelsstande die beabsichtigte Sicherheit gewährt werde.

Artikel 54.

Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges gehören, wird nach den örtlichen Bedürfnissen mit landesherrlicher Genehmigung festgestellt. Sonst aber sollen unter den zur Rheinschifffahrt bestimmten Stromfahrzeugen keine andere Unterschiede irgend einer Art gemacht werden.

---

*) Siehe Nr. XXV. im Anhange.

Artikel 55.*)

Ebenso bestimmt jeder Staat die Maassregeln, die er in seinen Häfen und auf den Ein- und Ausladeplätzen zur Erleichterung des Handels, zur Beförderung der Schiffahrt und Beschleunigung der Versendungen, zur Handhabung einer guten Ordnung bei dem Ein- und Ausladen, zur Sicherheit der ans Ufer gelegten Waaren und Erhaltung derjenigen, welche man aufzunehmen sich weigert oder worüber Streit entsteht, und überhaupt zum Besten des Handelsstandes und der Schiffspatrone und Führer für dienlich erachtet.

Artikel 56.

Der Schiffspatron oder Führer haftet für die Güter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an, da sie ans Ufer gestellt und ihm als Theil seiner Ladung überwiesen werden.

Haben die Waaren erweislich durch Schuld der Beamten gelitten: so ist die ihnen zunächst vorgesetzte Behörde den Ersatz zu leisten verpflichtet, welcher durch den Regress an die Beamten nicht aufgehalten werden darf.

Artikel 57.

Während der Fahrt darf der Schiffspatron oder Führer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf dessen Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus entstanden sein sollte, wofür er auf jeden Fall verantwortlich bleibt, das Schiff von den Rheinzollbeamten einem Setzschiffer anvertraut.

Es versteht sich von selbst, dass diese Verfügung nicht statt hat, wenn der Schiffspatron oder Führer nur augenblicklich sein Fahrzeug verlässt, um sich mit Lebensmitteln zu versehen, den Zoll zu entrichten, oder aus ähnlichen Beweggründen.

Artikel 58.**)

Allenthalben wo wegen der Eigenschaften des Fahrwassers, nach der Observanz oder den bestehenden Vorschriften, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der Schiffspatron oder Führer verbunden, einen andern Steuermann oder Lootsen an Bord zu nehmen und soll, wenn er dieses versäumt, von den Rhein-Aufsichts-Beamten dazu angehalten werden.

Unter mehreren zugleich anwesenden Lootsen und Steuerleuten bleibt dem Schiffspatron oder Führer die Wahl.

Artikel 59.***)

Flussfahrzeuge von geringer Einsenkung, als Nachen unter dreihundert Centner Ladungsfähigkeit, Marktschiffe u. s. w., sind von der im vorigen Artikel ausgedrückten Regel ausgenommen.

*) Siehe Nr. XXVI. im Anhange.
**) Siehe Nr. XXVII. im Anhange.
***) Siehe Nr. XXVIII. im Anhange.

Artikel 60. *)

Was den Dienst der Lootsen und Steuerleute betrifft: so hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und in Ansehung der Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maassgabe sein Bewenden, dass dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtungen als dem einheimischen auferlegt werden.

Artikel 61. **)

Wer mehrere beladene Fahrzeuge führt, darf in keinem Falle, gleichviel ob er den Strom aufwärts oder abwärts fährt, eines dieser Fahrzeuge an das andere anhängen.

Auch ein leeres Fahrzeug, das über dreihundert Centner Ladungsfähigkeit hat, darf einem beladenen Schiffe nicht angehängt werden.

Tritt die Nothwendigkeit ein, das Schiff zu lichten: so sollen die Lichter abgesondert geführt und, wenn sie stromaufwärts gehen, abgesondert bespannt werden.

Artikel 62. ***)

Mit einer Oberlast auf dem Rhein zu fahren ist verboten. Während der Reise dürfen gleichfalls keine Waaren über Bord aus einem Schiffe ins andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädiget ist oder sonst eine dringende Gefahr eintritt, welche den Schiffspatron oder Führer nöthiget, ohne Aufschub zu lichten. — Auch in diesen Fällen hat man sich indessen nach der im Artikel 39 darüber enthaltenen Vorschrift zu richten.

Artikel 63.

Die Verfügungen des Artikels 61, so wie das Verbot mit Oberlast zu fahren, sind auf die Rheinschifffahrt nicht anwendbar, welche mit Dampfschiffen betrieben wird.

Demnach sollen die auf das Verdeck solcher Schiffe niedergelegten Waaren an einer oder zwei Stellen in der Art vereiniget und mit einem Segeltuch bedeckt werden, dass die Verbleiung stattfinden kann, wenn nach Maassgabe des Artikels 37 die Durchfuhr aus einem Gebiete in das andere hierzu Veranlassung gibt; ohne dass jedoch eine Vermehrung von Kosten oder Aufenthalt entstehen darf.

Die respectiven Landesherrschaften sorgen durch geeignete Maassregeln für die Beförderung und den Schutz dieses neuen Zweiges der Gewerbthätig-

*) Siehe Nr. XXIX. im Anhange.
**) Siehe Nr. XXX. im Anhange.
***) Siehe Nr. XXXI. im Anhange.

keit; sō wie dafür, dass aller Vortheil, welchen derselbe zu versprechen scheint, dem Handelsstande gesichert werde.

Artikel 64. *)

Uebertretungen der in den Artikeln 61 und 62 enthaltenen Vorschriften werden von dem weiter unten näher zu erwähnenden Rheinzollrichter des Ortes, wo sie zuerst entdeckt wurden, mit einer Geldbusse von einhundert bis dreihundert Franken belegt. Sind andere Nachtheile entstanden, welche der Schiffspatron oder Führer durch Nichtbefolgung der Vorschriften verschuldet: so bleibt er auch dafür verhaftet.

Artikel 65. **)

Schiesspulver soll mit besonderen Fahrzeugen geführt und niemals unter andere Güter verladen werden. Schiffe, die damit beladen sind, bleiben, so viel es sich thun lässt, von dem Ufer entfernt und wenn sie, entweder um ausgeladen zu werden, oder weil sie aus einer andern Ursache die Reise nicht gleich fortsetzen können, vor Anker legen, wird die Polizei-Behörde des zunächt gelegenen Ortes davon benachrichtiget. — Diese bestimmt, was die öffentliche Sicherheit etwa noch weiter erheischen mag, und der Schiffspatron oder Führer hat die ihm gegebene Vorschrift zu befolgen; alles bei der im Artikel 64 ausgedrückten Strafe, worauf von dem Rheinzollrichter erkannt wird.

Artikel 66. ***)

Die Flösser sind schuldig, einen Nachen vorauszuschicken, um die auf dem Strome oder in dem Hafen befindlichen Schiffe, die Mühlen und Brücken zu warnen, damit jeder auf seiner Hut sei und bei Zeiten die erforderlichen Maassregeln zu seiner Sicherheit ergreifen könne.

Dieser Nachen soll dem Flosse wenigstens eine Stunde vorhergehen und damit er auch schon von weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung, eine aus sechszehn roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

Die Befolgung dieser Vorsicht allein soll gleichwohl den Flösser niemals entschuldigen, wenn er übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet hat, um Unglück zu verhüten; wenn er nicht mit den, nach der Grösse seines Flosses erforderlichen Geräthschaften versehen war, in der Bauart gefehlt oder sonst etwas gethan oder unterlassen hat, was ihn nach den allgemeinen Grundsätzen des Rechts verflichtet, den durch das Vorbeifahren seines Flosses verursachten Schaden zu ersetzen.

---

*) Siehe Nr. XXXII. im Anhange.

**) Siehe Nr. XXXIII. im Anhange.

***) Siehe Nr. XXXIV. im Anhange.

Artikel 67. *)

Alle Rheinstaaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, dass auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten und so oft es nöthig sein wird, ohne einigen Aufschub, auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schifffahrt nie einiges Hinderniss im Wege stehe.

Sie verbinden sich überdies, jeder für seine Gebietsstrecke die nöthigen Maassregeln zu ergreifen, damit durch Mühlen oder andere Trieb- und Räderwerke auf dem Strome, imgleichen durch Wehre und sonstige Kunstanlagen irgend einer Art, niemals eine Hemmung der Schifffahrt verursacht werde; damit bei fliegenden oder Schiffbrücken die freie Durchlassung der Fahrzeuge oder Flösse, die ihre Fahrt fortsetzen wollen, so schnell als möglich geschehe, ohne dass dafür eine andere Zahlung als ein mässiges, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft und auf einen unveränderlichen Satz festzustellendes Entgeld gefordert werden könne, und damit endlich jedes andere im Strombette selbst vorkommende Hinderniss der Schifffahrt — sofern dergleichen Hindernisse von einem Mangel an der gehörigen Stromaufsicht und Instandhaltung herrühren — ohne Aufschub und auf ihre eigene Kosten hinweggeräumt werde. Für das Niederländische Gouvernement sind die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels, so weit sie sich auf die gehörige Instandhaltung des Leinpfades und des Strombettes selbst beziehen, nur in Ansehung der Waal verbindlich.

Artikel 68.

Um den Leinpfad und die daran stossenden Gebäude, Geländer oder andere Anlagen zu schonen, sollen bei dem Heraufziehen der Schiffe niemals mehr als drei Pferde auf einem Stichseile gehen. Die Uebertreter dieses Verbotes können von der gerichtlichen Ortsbehörde mit einer Polizeistrafe belegt werden.

Artikel 69. **)

Den auf dem Rhein fahrenden Schiffspatronen oder Führern sind von den betreffenden Regierungen angemessene Plätze zur Niederlage ihrer Waaren anzuweisen; auch zum Behufe jeder wünschenswerthen Erleichterung und Beschleunigung der Ein- und Abladungen die nöthigen Einrichtungen anzuordnen und in Stand zu erhalten.

An anderen Orten und Plätzen können die Schiffspatrone oder Führer nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Rheinzollbeamten Güter ein- oder abladen.

An jedem Ein- oder Abladeplatze sorgen die betreffenden Regierungen

*) Siehe Nr. XXXV. im Anhange.

**) Siehe Nr. XXXVI. im Anhange.

für die Bestellung einer mit Verwaltung der Hafen-Polizei zu beauftragenden Beaufsichtigungs-Commission. Zur Bestreitung der desfallsigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten wird unter der Benennung von Bohlwerks-, Krahn- und Waage-Gebühren ein Entgeld erhoben, dessen Betrag aber folgende Sätze: nämlich:

a) an Bohlwerks-Gebühr, 5 Centimen
b) an Krahn-Gebühr, 5 Centimen bei der Abladung und 5 Centimen bei der Einladung, im Ganzen 10 Centimen
c) an Waage-Gebühr, 5 Centimen

} für den Centner

nicht übersteigen darf.

Güter, welche zu ihrer sichereren Aufbewahrung in den hierzu an jedem Ein- oder Abladeplatze befindlichen Magazinen gelagert werden, zahlen dafür eine Magazin-Gebühr, die während des ersten Monats den Betrag von $^1/_3$ Centime für den Tag, und während jedes folgenden Monats den Betrag von $^1/_6$ Centime für den Tag bei jedem Centner nicht übersteigen darf.

Bei Bestimmung der Höhe der besagten Bohlwerks-, Krahn-, Waage- und Magazin-Gebühren wird der Ausländer dem Inländer völlig gleich behandelt.

Artikel 70.

Wo Werfte, Bohlwerke, Krahnen, öffentliche Waagen, Magazine und Sicherheitshäfen, wie der vorhergehende Artikel besagt, auf Kosten des Staates, in dessen Gebiete der Ort gelegen ist, oder auf Kosten einer Stadt errichtet sind, ist nur derjenige, der sie wirklich gebraucht, die in Gemässheit desselben Artikels von den respectiven Landesherrschaften festzusetzenden und zur Deckung der Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten bestimmten Gebühren zu zahlen verpflichtet.

Alle dieser Bestimmung zuwiderlaufende Gewohnheiten sind hiermit abgeschafft.

Ein Schiffspatron oder Führer, der am Ufer anlegt und Waaren aussetzt oder einladet, ohne eine oder die andere solcher Anstalten zu benutzen, und ohne die gewöhnliche Ufer-Benutzung zu verhindern, ist die Gebühr nur für diejenigen dieser Anstalten zu zahlen verpflichtet, die er wirklich gebraucht hat und die benutzt werden müssen, um das Gewicht der Ladung, indem sie an Bord gebracht wird, auszumitteln und festzustellen.

Siebenter Titel.

Von Defraudationen der Schifffahrts-Abgaben.

Artikel 71.

Defraudationen der Rheinschifffahrts-Abgaben werden mit einer Geldbusse bestraft, welche dem vierfachen Werthe der nicht gezahlten Abgaben

gleichkommt. — Die Abgaben selbst sind hierbei allemal besonders nachzuzahlen.

Bei der Bestimmung der Geldstrafen nimmt man den ganzen Betrag der Abgaben zum Grunde, welche der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle, wo der Betrug entdeckt wird, zu unterschlagen versucht hat, und die an allen übrigen auf demselben Gebiete gelegenen Zollstellen wirklich unterschlagen worden sind.

Entdeckt sich bei dieser Untersuchung, dass auch ein anderer Rheinstaat, oder mehrere, von dem Schiffspatron oder Führer an ihren Rechten verkürzt worden sind: so wird das aufgenommene Protokoll den betheiligten Zollämtern in beglaubigter Form mitgetheilt und zugleich die Strafe für ihre Rechnung miterhoben. — Der Schiffspatron oder Führer wird jedoch aus diesem Grunde an der Fortsetzung seiner Fahrt nicht gehindert.

Artikel 72.*)

Dem Schiffspatron oder Führer ist an jeder Zollstelle über die dort geschehene Zahlung eine Quittung auszufertigen und überdies die geleistete Zahlung unter seinem Manifeste zu vermerken.

Diese Quittungen müssen genaue Angaben der Zahl von Centnern, wofür das Ganze, das Viertheil oder der zwanzigste Theil des Rheinzolles, oder die doppelte Schiffsgebühr entrichtet worden ist; auch den Betrag der verschiedenen, sowohl an Rheinzoll für die Ladung, als an Schiffsgebühr geleisteten Zahlungen enthalten.

Artikel 73.

Der Schiffspatron oder Führer kann auch an jeder Zollstelle angehalten werden, durch seine Quittungen zu beweisen, dass er überall, wo er schuldig war, den Rheinzoll und die Schiffsgebühr bezahlt habe. — Wer eine oder mehrere dieser Quittungen nicht beibringen kann, wird bis zum Beweise des Gegentheils als Defraudant angesehen und hat einstweilen die nach Artikel 71 verwirkte Strafe zu erlegen.

Artikel 74.**)

Wer bei einem Zollamte vorbeifährt, ohne zur Entrichtung der Abgaben sich angemeldet und sein Manifest vorgezeigt zu haben, oder wer vor geschehener Entrichtung der Abgaben von einem Zollamte wieder abfährt, verfällt in die oben Artikel 71 festgesetzte Strafe; es sei denn, dass er, um das Schiff, die Ladung oder die Schiffsmannschaft zu retten, durch einen unausweichlichen und klar zu erkennenden Nothfall dazu gezwungen gewesen. Unter solchen Umständen ist es genug, wenn er bei dem Rheinzollamte sich

*) Siehe Nr. XXXVII. im Anhange.
**) Siehe Nr. VIII. im Anhange.

anmeldet, sobald das Schiff, die Güter und die Mannschaft in Sicherheit gebracht sind.

Artikel 75.*)

Ergibt es sich bei dem Ausladen des Schiffes oder beim Abwiegen der ausgeladenen Güter, dass die Anzahl der auf dem Schiffe befindlichen Colli, deren Bezeichnung, oder die Gattung der Waaren, von den im Manifest angegebenen verschieden sind: so wird vor allem untersucht, wovon der Unterschied herrühre.

Artikel 76.

Sind in dem Manifeste ganze Ladungsartikel oder Colli ausgelassen: so hat der Schiffspatron oder Führer die im Artikel 71 bestimmte Geldstrafe nach Verhältniss der Abgaben verwirkt, welche von den im Manifeste verschwiegenen Ladungsartikeln hätten gezahlt werden müssen.

Artikel 77.

Ist das Gewicht im Manifeste unrichtig ausgedrückt und die Verschiedenheit ist von der Art, dass man sie nicht als die Folge eines blossen Zufalls ansehen kann: so zahlt der Schiffspatron oder Führer die Geldstrafe nach Verhältniss des Mehrgewichts. — Ist dagegen die Verschiedenheit so unerheblich, dass eine ihr zum Grunde liegende Absicht zu defraudiren, nicht angenommen werden kann: so findet nur eine Nachzahlung des einfachen Zollbetrages für das Mehrgewicht bei den, einer und derselben Landesherrschaft angehörigen Zollstellen statt.

Artikel 78.

Wenn statt einer einem höheren Zoll unterworfenen Waare, das Manifest eine niedriger besteuerte angibt: so wird die Geldstrafe nach dem wahren Ertrage der unrichtig angegebenen Artikel berechnet.

Artikel 79.

Der Schiffspatron oder Führer haftet in jedem Falle für die Strafe; ihm bleibt indessen der Regress wider diejenigen vorbehalten, welche durch unrichtige Angaben ihn in Irrthum geführt und zu Schaden gebracht haben.

Artikel 80.

In Beziehung auf die Strafen, welchen der Schiffspatron oder Führer bei den Landesein- und Ausfuhrzöllen, durch unrichtige Erklärungen und andere Contraventionen sich aussetzt, wird auf den dritten Titel verwiesen, und soll durch die gegenwärtige Ordnung den in jedem Rheinstaate geltenden Steuergesetzen kein Eintrag geschehen.

---

*) Siehe Nr. VIII. im Anhange.

Achter Titel.

Von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

Artikel 81.*)

Ehe die gegenwärtige Ordnung in Vollzug tritt, soll an jedem Ein- oder Abladehafen, oder in jedem Gemeindebezirke, worin sich ein Rheinzollamt befindet, ein daselbst oder doch so nahe als möglich wohnender, auch ausserdem einem richterlichen Amte vorstehender Beamter ernannt werden, zur summarischen Behandlung und Entscheidung in erster Instanz:

a) aller Contraventionen gegen die Bestimmungen dieser Schifffahrts-Ordnung und der hierdurch verwirkten Strafen, insofern der Schiffspatron oder Führer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;

b) aller Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschifffahrts-, Krahn-, Waage-, Hafen- und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren und wegen ihres Betrages;

c) der von Privatpersonen unternommenen Hemmung des Leinpfades;

d) der den Eigenthümern der Zugpferde, bei dem Heraufziehen der Schiffe, zu Last gelegten Beschädigungen am Grundeigenthum, so wie über jeden Schaden, den Schiffer oder Flösser, während der Fahrt oder beim Anlanden, durch ihre Fahrlässigkeit andern verursacht haben sollen.

Name und Wohnort des Zollrichters sollen im Zollamte angeschlagen werden.

Artikel 82.

Die Richter werden von dem Staate, der sie dazu bestimmt und anstellt, als solche erklärt.

Sie werden nicht nur im Allgemeinen eidlich darauf verpflichtet, dass sie jedem, ohne Unterschied der Person, schleunige und unparteiische Gerechtigkeit widerfahren lassen wollen; sondern versprechen zugleich, in allen durch die gegenwärtige Ordnung vorgesehenen Fällen, die darin enthaltenen Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen.

Das Protokoll über die Verpflichtung des hierbei angestellten oder in der Folge dort eintretenden Personals wird von den Richtern selbst dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt zur Nachricht eingesendet und von diesem der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft vorgelegt.

Artikel 83.**)

Streitigkeiten, welche über die oben erwähnten Gegenstände an der Zollstelle selbst entstehen, gehören ausschliesslich zur Competenz des nach Artikel 81 daselbst angestellten Zollrichters.

---

*) Siehe Nr. XXXVIII. im Anhange.

**) Siehe Nr. XXXIX. im Anhange.

Wird an einer Rheinzollstelle über Defraudation der Rheinschifffahrts-Abgaben geklagt: so untersucht der Richter nicht blos den Betrug, den der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle selbst begangen haben soll, wo er zuerst beschuldiget wird, sondern auch die übrigen, auf derselben Fahrt an den vorherigen von ihm schon zurückgelegten Zollstellen desselben Gebietes begangenen Defraudationen, und bringt auch diese bei Bestimmung der Strafe in Anschlag.

Klagen wider Schiffspatrone, Führer der Leinpferde oder andere Privatpersonen, über Hemmung des Leinpfades, oder über Beschädigung an Grundeigenthum, sind bei dem zunächst wohnenden Zollrichter des Gebietes, wo sich der Vorfall ereignet hat, anzubringen.

Artikel 84.

Der Zollrichter untersucht die bei ihm angebrachten Streitigkeiten summarisch. — Klage, Antwort und alle weitern Ausführungen der Parteien werden mündlich angebracht und zu Protokoll genommen, worauf nach Verschiedenheit der Umstände entweder noch Beweis aufgenommen, Besichtigungen etc. gehalten, oder sogleich das Endurtheil erlassen wird.

In allen Fällen werden dem Urtheile, es sei definitiv oder nicht, die Thatumstände, welche den Streit veranlasst haben, die Fragen, worauf es nach den beiderseitigen Verhandlungen ankam, und die Entscheidungsgründe eingerückt.

Bei diesem Verfahren findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter oder ihre Gerichtsschreiber statt; die Parteien haben keine andere Kosten als solche zu tragen, die durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto etc. veranlasst, und nach der für andere Streitsachen eingeführten Taxordnung erhoben werden.

Ueberdies kann der Schiffspatron oder Führer, oder der Flösser, wegen einer eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise nicht verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Caution geleistet hat.

Artikel 85.

Die Urtheile der Rheinzollrichter werden unter der Autorität des Landesherrn erlassen; sie sind gleichwohl, sobald sie rechtskräftig geworden, auch auf dem Gebiete jedes andern Rheinstaates, ohne weitere Untersuchung, jedoch immer nach der in jedem Staate gültigen Prozessordnung vollstreckbar.

Artikel 86.*)

Hatte die Klage einen Werth von mehr als fünfzig Franken zum Gegenstande: so bleibt es dem unterliegenden Theile unbenommen, wider das

*) Siehe Nr. XL. im Anhange.

Urtheil der ersten Instanz die Berufung einzulegen. Er hat deshalb nach dem 9ten Artikel des Wiener Vertrages vom 24. März 1815 zwar unter der Central-Commission und der höheren Instanz des Landes, wo das Urtheil ergangen ist, die Wahl; da jedoch die Central-Commission sich nur einmal im Jahr versammelt und Gegenstände von mehrerer Wichtigkeit zu verhandeln hat, mithin solche Appellationssachen unmöglich so bald entscheiden kann, als es in diesen Sachen erforderlich ist: so wird in dem Falle, da der Appellant seinen Recurs an die Central-Commission nimmt, das Urtheil erster Instanz provisorisch vollstreckt; wobei es der Einsicht der Richter anheimgestellt bleibt, diese Vollstreckung nach Maassgabe der Regeln des gemeinen Rechtes mit oder ohne vorhergegangene Sicherheitsleistung zu verstatten.

Artikel 87.

In jedem Rheinstaate bestimmt der Landesherr ein- für allemal das Gericht, bei welchem die Appellationen gegen die in diesem Gebiete von den Zollrichtern in erster Instanz gesprochenen Urtheile angebracht werden können.

Dieses Gericht darf seinen Sitz in keiner, von dem Rheinufer allzu entfernt liegenden, Stadt haben.

Artikel 88.*)

Wird die Appellation bei diesem Gerichte eingelegt: so hat der Appellant die dort hergebrachten Formen zu beobachten. Ist es dagegen die Absicht, die Berufung bei der Central-Commission einzulegen: so wird der Act, wodurch die Appellation eingelegt wird, in den nächsten zehn Tagen, von der Insinuation des Urtheils an zu rechnen, dem Gerichte, welches entschieden hat, nach der, durch die in dem betreffenden Staate gültige Prozess-Ordnung, vorgeschriebenen Form in der Person des Gerichtsschreibers und dem obsiegenden Theile an dem in der ersten Instanz dort erwählten Domizil, oder in dessen Ermangelung, gleichfalls auf der Gerichtsschreiberei zugestellet.

Dieser Act enthält eine summarische Anzeige der Beschwerden des Appellanten, nebst der Erklärung, dass die Appellation bei der Central-Commission fortgesetzt werden solle.

Der Appellant übergibt zugleich in den nächsten vier Wochen nach der geschehenen Insinuation des Appellationsactes eine schriftliche Ausführung seiner Beschwerden bei dem Richter, der in der ersten Instanz erkannt hat. Der Appellat antwortet darauf in der ihm vorzubestimmenden Frist. — Die Verhandlungen werden darauf mit den vorherigen Acten dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt eingeschickt, der sie der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft zur Entscheidung vorlegt.

---

*) Siehe Nr. XLI. im Anhange.

Werden die in dem gegenwärtigen Artikel dem Appellanten vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet: so wird die Appellation als aufgegeben und nichtig angesehen.

Neunter Titel.

Von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Central-Commission, des Oberaufsehers und anderer bei der Rheinschifffahrt angestellter Beamten und deren Besoldung.

Artikel 89.*)

Zur Vollziehung der gegenwärtigen Ordnung concurriren, jeder in dem ihm angewiesenen Wirkungskreise:

1) die Central-Commission;
2) der Oberaufseher der Rheinschifffahrt;
3) vier Aufseher und
4) die auf den einzelnen Zollstellen oder sonst angestellten Zolleinnehmer und andere Beamten.

Artikel 90.*)

Von jedem Rheinstaate wird jährlich ein Bevollmächtigter zur Central-Commission abgeordnet.

Diese Bevollmächtigten vereinigen sich regelmässig jedes Jahr am 1ten Juli in Mainz und müssen ihre Geschäfte innerhalb eines Monates beendigen. Sind dieser Geschäfte zu viel, als dass sie in einem Monate beendiget werden könnten: so versammeln sie sich nochmals im nächsten Herbste auf einen Monat.

Artikel 91.

Die Vereinigung dieser Abgeordneten bildet die Central-Commission. — Das Loos bestimmt für die Dauer jeder Sitzung, wer bei derselben das Präsidium führen, die vorliegenden Gegenstände zum Vortrage bringen, die dazu erforderlichen Vorarbeiten unter die Mitglieder vertheilen und den Geschäftsgang leiten soll.

Ein anderes Mitglied, über dessen Wahl man sich zu einigen hat, übernimmt die Geschäfte des Secretariats, führt in den Sitzungen die Feder und besorgt durch die von der Central-Commission dazu bestimmten Schreiber die Ausfertigung aller Beschlüsse.

---

*) Siehe Nr. XLII. im Anhange.

**) Siehe Nr. XLIII. im Anhange.

Artikel 92.

Die Commission ernennt, ehe für diesmal die versammelten Commissarien sich trennen, den Oberaufseher der Rheinschifffahrt und übergibt demselben die Aufbewahrung ihres Archivs.

Dieser Beamte ist, gleich den übrigen Aufsehern, ihr in seinen Amtsverrichtungen untergeordnet.

Artikel 93.

Die Beschäftigung der Central-Commission besteht vorzüglich darin, dass sie über die Art, wie die Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung bis dahin befolgt worden, Erkundigungen einzieht; bei ihren allerhöchsten und höchsten Committenten, insofern es nöthig oder nützlich sein mag, neue Bestimmungen in Vorschlag bringt; den betreffenden Behörden die Beschleunigung der Arbeiten empfiehlt, die im Flussbette, zur Beschützung des Ufers oder an dem Leinpfade entweder dringend nöthig sind oder doch zur Beförderung der Schifffahrt mit Vortheil würden vorgenommen werden können; und dass sie den im 16ten Artikel des Wiener Vertrages ihr vorgeschriebenen umständlichen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Fortschritte oder ihre Abnahme, und über die dabei etwa eingetretenen Veränderungen entwirft.

Endlich entscheidet sie in letzter Instanz die bei ihr eingeführten Prozesse.

Artikel 94.

Alle Beschlüsse der Central-Commission werden nach der absoluten Mehrheit der Stimmen abgefasst, die in vollkommener Gleichheit abzugeben sind. — Ihre Beschlüsse erlangen jedoch für die Rheinuferstaaten alsdann erst Verbindlichkeit, wenn dieselben ihre Genehmigung dazu durch die betreffenden Commissarien ertheilt haben; indem die Mitglieder der Central-Commission nur als Agenten der Uferstaaten, welche sich über deren gemeinsame Interessen vereinbaren sollen, betrachtet werden können.

Die Commission kann auch nicht in ihrem Namen Gesetze oder neue allgemeine Verordnungen erlassen, und eben so wenig einem Rheinstaate neue Verbindlichkeiten auferlegen, die dieser nie übernommen zu haben behauptet.

Artikel 95.*)

Die Central-Commission ernennt den Oberaufseher auf Lebenszeit. Diese Ernennung geschieht nach Vorschrift des 13ten Artikels des Wiener Vertrages.

Demgemäss haben von überhaupt 72 Stimmen der Preussische Commissarius 24, der Französische 12, der Niederländische Commissarius 12, und die Commissarien der übrigen deutschen Fürsten 24 Stimmen, welche letztere sich nach Verhältniss der Uferstrecken mit eilf Stimmen für den Badenschen,

*) Siehe Nr. XLIV. im Anhange.

sechs für den Grossherzoglich Hessischen, vier für den Bayerischen und drei für den Nassauischen Commissarius vertheilen.

Artikel 96.*)

Der jährliche Bedarf der Central-Commission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten wird allemal zum voraus bei der Zusammenkunft vom 1ten Juli für das folgende Jahr bestimmt.

Zu den gemeinschaftlichen Kosten werden nur die Besoldung des Oberaufsehers, dessen etwanige Pension und die Kanzleikosten gerechnet.

Der Gehalt des Oberaufsehers der Rheinschifffahrt und seine etwanige Pension, so wie seine übrigen zur Vergütung geeigneten Ausgaben, werden von den Uferstaaten in dem Verhältnisse getragen, wie sie nach vorstehendem Artikel an der Ernennung jenes Beamten Theil nehmen.

Zu den Kanzleikosten der Central-Commission, welche bei den jährlichen Zusammenkünften vorfallen, entrichtet jeder Uferstaat einen gleichen Antheil.

Die Zahlungen geschehen vierteljährig zum voraus, spätestens am 24ten Dezember, 24ten März, 24ten Juni und 24ten September jedes Jahres für das folgende Quartal.

Die Mitglieder der Central-Commission besorgen, dass der Antheil ihrer allerhöchsten und höchsten Committenten zu gehöriger Zeit an die gemeinschaftliche Kasse zu Mainz kostenfrei abgeliefert werde; der Oberaufseher empfängt hieraus seine Besoldung und bestreitet aus dem Ueberschusse die bei der Versammlung der Central-Commission aufgegangenen Kanzleikosten.

Artikel 97.

Die Besoldung des Oberaufsehers besteht in 12,000 Francs jährlich mit Einschluss seiner eigenen Bureaukosten. Ihm wird in Dienstsachen die Porto-Freiheit gestattet.

Artikel 98.

Er hat seinen Wohnsitz in Mainz und correspondirt mit den Aufsehern, sowie mit den von jedem Uferstaate bezeichneten Behörden. Seine Hauptpflicht ist, dafür zu sorgen, dass gegründete Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute oder die Schiffspatrone und Führer in Angelegenheiten der Rheinschifffahrt bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde.

Sollten in irgend einem Hafen Unordnungen und Missbräuche sich einschleichen, an einem Orte auf dem Rheinstrome zum Nachtheile der Rheinschifffahrt, unter welchem Vorwande es immer sei, neue Abgaben eingeführt, die hier festgestellten erhöhet oder sonst der Rheinschifffahrt neue Lasten aufgebürdet werden: so steht es Jedem, der sich hierdurch verletzt glaubt,

---

*) Siehe Nr. XLV. im Anhange.

frei, sich an die betreffende Orts- oder Bezirksbehörde, oder auch an den Aufseher der Rheinschifffahrt, in dessen Bezirk sich der Vorfall ereignet hat, und wenn hierauf den Beschwerden nicht abgeholfen wird, an den Oberaufseher zu wenden.

Letzterer kann zur Erörterung der ihm angezeigten Mängel und Beschwerden den Aufsehern und den Rheinzollbeamten Auftrag ertheilen.

Wenn derselbe die Angaben oder Klagen für begründet hält, hat er solche der betreffenden ersten Departemental- oder Provinzialbehörde bekannt zu machen und auf Abhülfe anzutragen.

Erfolgt die Abstellung nicht: so sind solche Beschwerden von ihm der Central-Commission vorzulegen und bleibt deren weitere Entschliessung abzuwarten.

Damit diese ohne Aufschub gefasst werden kann, muss der Oberaufseher die Departemental- oder Provinzialbehörde auch davon in Kenntniss setzen, dass der streitige Gegenstand vor die Central-Commission gelangen werde. Jener Behörde liegt es alsdann ob, zu veranlassen, dass der Bevollmächtigte des betreffenden Staates mit der erforderlichen Instruction zeitig versehen werde.

Eben dieses Verfahren hat statt, wenn Hindernisse, die im Flussbette entstehen und die Rheinschifffahrt beschwerlicher machen, nicht zu der ersten gelegenen Zeit aus dem Wege geräumt; wenn die an dem Rheinufer und dem Leinpfade erforderlichen Reparaturen vernachlässiget werden; wenn die Rheinzollbeamten durch ihr Benehmen zu gegründeten Klagen Anlass geben, oder die Steuerbeamten, der gegenwärtigen Ordnung zuwider, die Freiheit der Rheinschifffahrt verletzen sollten.

Vor der jährlichen Versammlung der Central-Commission hält der Oberaufseher alle Materialien bereit, die dazu beitragen können, ihre Arbeiten zu erleichtern, sie über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Mängel und Bedürfnisse gründlich zu unterrichten und ihr nützliche Vorschläge zu machen.

Artikel 99.

Der Oberaufseher legt seinen Amtseid vor der Central-Commission in die Hände des Präsidenten ab und verspricht alle in der gegenwärtigen Ordnung ihm auferlegte Pflichten treu und genau zu erfüllen.

Artikel 100.

Hält die Central-Commission für nöthig, den Oberaufseher von seinem Posten zu entfernen: so kann sie, nach Beschaffenheit der Umstände, darüber berathschlagen, ob er lediglich entlassen oder ob er vor Gericht gezogen werden soll.

Im ersten Falle erhält der Oberaufseher, wenn er noch nicht zehn Jahre gedient hat, die Hälfte, sonst aber zwei Drittel seiner bisherigen Besoldung als Gnadengehalt. — Eben dies geschieht, wenn er in Ruhestand deswegen versetzt wird, weil ihm sein Gesundheitszustand nicht erlaubt, länger zu dienen.

Die also bewilligte Pension wird auf eben diese Weise wie die Besoldung selbst gezahlt.

Im zweiten Falle entscheidet die Central-Commission in einer, nach Vorschrift des 17ten Artikels des Wiener Vertrages vorgenommenen Berathschlagung, und also nach absoluter Mehrheit der Stimmen, welche Gerichte in erster und zweiter Instanz ihn richten sollen, und er wird alsdann nach dem über ihn ausgesprochenen Urtheile behandelt.

Ueber die Frage, ob der Oberaufseher entlassen werden soll, wird von der Central-Commission auf dieselbe Weise, wie bei Ernennung dieses Beamten (Artikel 95) abgestimmt. Er verliert jedoch seine Stelle nicht, wenn er nicht wenigstens zwei Drittel der im Artikel 95 bestimmten Anzahl von Stimmen gegen sich hat.

Artikel 101.*)

Der Rhein wird in vier Aufsichtsbezirke getheilt. Der erste erstreckt sich von da, wo der Strom schiffbar wird, bis zum Ausflusse der Lauter; der zweite von dort bis zum Ausflusse der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Gränze, und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiete bis ins Meer.

Für jeden dieser Bezirke wird ein besonderer Aufseher für die Rheinschifffahrt auf Lebenszeit ernannt. Frankreich und Baden ernennen den ersten; Bayern, Grossherzogthum Hessen und Nassau den zweiten; Preussen den dritten und die Niederlande den vierten.

Jeder Aufseher erhält seine Besoldung und seine etwanige Pension von den Staaten, welche ihn ernannt haben. Von diesen wird ihm auch sein Wohnsitz in einer rheinischen Handelsstadt seines Bezirkes angewiesen.

In Dienstsachen wird den Aufsehern in allen Rheinstaaten die Portofreiheit gestattet.

Artikel 102.

Das Amt des Aufsehers, welcher dazu von den Staaten, die ihn ernannt haben, auf die gegenwärtige Ordnung verpflichtet wird, besteht darin, den ihm angewiesenen Bezirk zweimal im Jahre zu bereisen; die in dem Flusse entstandenen Schifffahrts-Hindernisse zu untersuchen; den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen und hierüber sowohl, wie über alle der gegenwärtigen Ordnung zuwiderlaufende Mängel, die er entweder auf seinen Reisen entdeckt oder durch eingezogene Berichte vernimmt, seine Regierung durch genaue Berichte zu benachrichtigen, oder, sofern er von ihr dazu ermächtiget ist, diese Mängel sogleich abzustellen. Ueber den Erfolg seiner Bemühungen und Vorschläge benachrichtiget er den Oberaufseher.

Die Aufseher dürfen wegen der bei ihnen angebrachten Beschwerden keine Sporteln annehmen.

---

*) Siehe Nr. XLV. im Anhange.

Artikel 103. *)

Jeder Staat ernennt selbst die an den Zollstellen seines Gebietes zum regelmässigen Dienste und zur schnellen Abfertigung der Schiffspatrone oder Führer erforderlichen Zollbeamten und verpflichtet sie eidlich auf die gegenwärtige Ordnung.

Die Bestimmung ihrer Besoldungen und ihrer Pensionen, wenn sie in Ruhestand versetzt werden, bleibt ebenfalls dem Gutbefinden des Landesherrn einzig anheim gestellt.

Nebenemolumente, wozu der Schiffspatron oder Führer etwas beizutragen hätte, dürfen in keinem Falle eingeführt werden.

Wo der Rheinzoll für gemeinschaftliche Rechnung mehrerer Rheinstaaten erhoben wird, bleibt es den betreffenden Regierungen überlassen, sich über ihre gegenseitige Concurrenz zu den Ernennungen zu vereinigen.

Artikel 104.

Die Rheinschifffahrts-Beamten, zu welcher Klasse sie immer gehören, dürfen weder selbst Handel treiben, noch sich mit einer Handlung verbinden, selbst nicht als Commandit-Gesellschafter oder Theilhaber.

Concussion oder Bestechung, zu welcher letzteren Klasse auch jede Annahme eines Geschenkes von Zollpflichtigen oder für deren Rechnung gehört, ziehen auf jeden Fall, vorbehaltlich der übrigen gesetzlichen Strafen, die Dienstentsetzung nach sich.

Artikel 105.

Alle Rhein-Zollbeamten sind schuldig, ihren Dienst in eigener Person zu versehen. — Wünschen sie auf bestimmte Zeit Urlaub zu erhalten: so haben sie sich deshalb an ihren unmittelbaren Vorgesetzten zu wenden, welcher alsdann durch zweckdienliche Maassregeln für die regelmässige Fortsetzung des dem abwesenden Zollbeamten obliegenden Dienstes Sorge trägt.

Die Aufseher wenden sich zu diesem Behufe an die competente Behörde ihrer respectiven Regierung, müssen aber auch dem Oberaufseher davon Kenntniss geben.

Artikel 106.

Alle Lokal-Lasten, wozu auch die Gehälter und Pensionen der Zollbeamten zu rechnen, sind ausschliesslich für Rechnung der Staaten, welchen die Abgaben gehören.

Artikel 107.

Jeder Regierung der Uferstaaten bleibt es überlassen, welche Uniform sie ihren Rhein-Zollbeamten geben will. — Eine allgemeine Uniform für sämmtliche Rhein-Zollbeamte wird nicht eingeführt.

---

*) Siehe Nr. XLVI. im Anhange.

Die Schiffe und Nachen der Rhein-Zollverwaltung führen die Flagge desjenigen Staates, welchem sie angehören; jedoch zur Bezeichnung ihrer Bestimmung für die Rhein-Zollverwaltung, mit dem Zusatze des Wortes „Rhenus.“

Artikel 108.

Sollte zwischen einem oder dem andern Rheinuferstaate (was Gott verhüten wolle) ein Kriegszustand eintreten: so dauert die freie Erhebung der Rhein-Zollabgaben fort, ohne dass derselben von einem oder dem andern Theile Hindernisse in den Weg gelegt werden dürften.

Den im Verwaltungsdienst der Rhein-Zollabgaben verwendeten Schiffen und angestellten Personen kommen alle Vorrechte der Neutralität zu statten; auch werden Schutzwachen (Sauvegardes) für die Rhein-Zollstellen und Cassen bewilliget.

Zehnter Titel.

Von der Vollziehung vorstehender Bestimmungen.

Artikel 109.

Diese Rheinschifffahrts-Ordnung gilt als ein Vertrag, der nur mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann.

Die von den Staaten des Rheins genehmigten und mit der Ratification versehenen Urkunden desselben werden längstens in zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an zu rechnen, in Mainz ausgewechselt.

Den einunddreissigsten Tag nach erfolgter Auswechselung wird die Ordnung in Vollzug gesetzt. Alle auf der Rheinschifffahrt bis jetzt haftende Lasten, welche darin nicht ausdrücklich beibehalten sind, sind von eben diesem Tage an abgeschafft.

Mainz, den 31ten März 1831.

L. S. gez. *Büchler.*
L. S. „ *von Nau.*
L. S. „ *Engelhardt.*
L. S. „ *Georg Carl Aug. Verdier.*
L. S. „ *von Rössler.*
L. S. „ *J. Bourcourd.*
L. S. „ *Heinrich Delius.*

Lit. A.

Nachweisung

derjenigen Handels-Artikel, welche bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet von Krimpen oder Gorcum bis ins offene Meer an festbestimmter Abgabe mehr oder weniger als den, durch den Artikel 4 des Rheinschifffahrts-Vertrages festgestellten Abgabensatz

von $13^1/_4$ Cents für 50 Pfund Niederländischen Gewichtes stromaufwärts,
„ 9 „ „ „ „ „ „ stromabwärts

zu zahlen haben.

I. Handels-Artikel, die einem höheren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:	Betrag des Abgabensatzes für einen Centner von 50 Pfund Niederländisch Brutto-Gewichtes sowohl für die Fahrt aufwärts, als für die Fahrt abwärts.
1) Thee { Boë und groben Congo	1 Gulden 48 Centen
1) Thee { alle andere Theesorten	2 „ 80 „
2) Salz { rohes Kochsalz	— „ 90 „
2) Salz { raffinirtes Kochsalz	7 „ 20 „

II. Handels-Artikel, die einem niedrigeren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:	Für die Fahrt aufwärts.	Für die Fahrt abwärts.
1) Unausgelaugte Asche . . . . 2) Gusseisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen . . . . 3) Galmeierz . . . . 4) Getreide aller Art . . . . 5) Getrocknete Hülsenfrüchte . . . . 6) Lohrinde . . . . 7) Mehl und Grütze aller Art . . . . 8) Pech . . . . 9) Sämereien aller Art . . . . 10) Behauene Bruchsteine zu Fussboden, Mühlensteine, Schleifsteine . . . . 11) Theer	$3^1/_2$ Centen	$2^1/_2$ Centen
12) Alaunerde und Alaunsteine . . . . 13) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus . . . . 14) Alle nicht besonders genannte rohe Erze . 15) Gips . . . . 16) Kalk . . . . 17) Gebrannte Steine aller Art . . . . 18) Steinkohlen . . . . 19) Schiefersteine . . . . 20) Gemeine Töpferwaare . . . . 21) Torf und Torfkohlen . . . . 22) Vitriolsteine oder Vitriolerde	1 Cent.	$^3/_4$ Cent.

	Betrag des Abgabensatzes für einen Centner oder 50 Pfund Niederländisch Brutto-Gewichtes.	
	Für die Fahrt aufwärts.	Für die Fahrt abwärts.
23) Frische Butter in einzelnen Stücken . .		
24) Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist u. s. w.		
25) Eier		
26) Gemeine Erden, wie Sand, Lehm etc. .		
27) Faschinen zum Wasserbau		
28) Lebende Fische		
29) Futterkräuter, Heu und Schilf	$^6/_{10}$ Cent.	$^6/_{10}$ Cent.
30) Frische Gartengemüse, als: Blumen, Gemüse, geniessbares Wurzelwerk . . .		
31) Geflügel		
32) Milch		
33) Frisches Obst		
34) Gebrochene Bau- und Pflastersteine . .		
35) Stroh und Spreu		
36) Lebende Thiere		

III. Von Bau- oder Nutzholz wird die festbestimmte Abgabe nach der Niederländischen Cubikelle und nach den, im Tarif der gewöhnlichen Rhein-Zollabgaben sub Lit. C festgesetzten Verhältnissen entrichtet.

Gez. *Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier.*
von Rössler. J. Bourcourd. Delius.

Lit. B.

Tarif der Gebühren,

welche von den Schiffsgefässen bei der Schifffahrt auf dem Rhein, nach Verhältniss ihrer Ladungsfähigkeit, an jeder Zollstelle zu erlegen sind.

Für ein Fahrzeug von	Francs	Cts.
50 und unter 300 Centner, der Centner zu 50 Kilog.	—	10
300 „ „ 600 „ „ „ „ „ „	—	90
600 „ „ 1000 „ „ „ „ „ „	1.	83
1000 „ „ 1500 „ „ „ „ „ „	3.	—
1500 „ „ 2000 „ „ „ „ „ „	4.	50
2000 „ „ 2500 „ „ „ „ „ „	6.	—
2500 „ „ 3000 „ „ „ „ „ „	7.	50
3000 „ „ 3500 „ „ „ „ „ „	9.	—
3500 „ „ 4000 „ „ „ „ „ „	10.	50
4000 „ „ 4500 „ „ „ „ „ „	12.	—
4500 „ „ 5000 „ „ „ „ „ „	13.	50
5000 Centner und darüber „ „ „ „ „	15.	—

Wird eine Zollstelle ganz aufgehoben: so werden die bisher daselbst erhobenen Schiffsgebühren an der vorhergehenden Zollstelle von den Schiffen miterhoben, die ihre Fahrt über die aufgehobene Zollstelle hinaus fortsetzen wollen.

Mainz, den 31ten März 1831.

Gez. *Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rössler. J. Bourcourd. Delius.*

Lit. C.

Tarif für den Rheinzoll.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft werden und die nicht ausdrücklich ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Centner an Rheinzoll erhoben:

Für die Rheinstrecke			Bei der Fahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
1	der Badisch-Französisch. Gränze . . .	Breisach . . .	Breisach . . .	13	90	Breisach . . .	20	90
2	Breisach . . .	Strasburg . .	desgl.	12	90	Strasburg. . .	19	40
3	Strasburg . .	Neuburg . . .	Strasburg. . .	15	16	Neuburg . . .	22	80
4	Neuburg . . .	Mannheim . .	Neuburg . . .	22	52	Mannheim . .	33	87
5	Mannheim . .	Mainz.	Mannheim . .	18	76	Mainz.	28	21
6	Mainz	Caub	Mainz.	8	95	Caub	13	45
7	Caub	Coblenz. . . .	Caub	10	70	Coblenz. . . .	16	09
8	Coblenz . . .	Andernach . .	Coblenz. . . .	5	50	„	„	„
9	Coblenz . . .	Andernach . .	„	„	„	Andernach . .	8	30
10	Andernach . .	Linz.	Andernach . .	3	10	Linz.	4	70
11	Linz.	Cöln.	Linz.	11	80	Cöln.	17	70
12	Cöln.	Düsseldorf . .	Cöln.	11	60	Düsseldorf . .	17	40
13	Düsseldorf . .	Ruhrort. . . .	Düsseldorf . .	7	40	Ruhrort. . . .	11	10
14	Ruhrort. . . .	Wesel	Ruhrort. . . .	7	30	Wesel	11	„
15	Wesel	Niederländisch-Preuss. Gränze bei Schenkenschanz	Wesel	10	30	Emmerich . .	15	50
			Wenn den Leck *abwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn den Leck *aufwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu		
16	Lobith	Vreeswyk. . .	Lobith	12	„	Vreeswyk. . .	18	„
17	Vreeswyk. . .	Krimpen . . .	Vreeswyk. . .	7	„	Krimpen . . .	10	„
			Wenn die Waal *abwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn die Waal *aufwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu		
18	Lobith	Tiel.	Lobith	11	„	Tiel.	16	„
19	Tiel.	Gorcum. . . .	Tiel	8	„	Gorcum. . . .	12	„

Ausnahmen.*)

A. Ein Viertel von obigen Tarifsätzen wird entrichtet von:
  1) unausgelaugter Asche;
  2) Gusseisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen;
  3) Gahneierz;
  4) Getreide aller Art;
  5) getrockneten Hülsenfrüchten;
  6) Lohrinde;
  7) Mehl und Grütze aller Art;
  8) Pech;
  9) Sämereien aller Art;
  10) behauenen Bruchsteinen zu Fussboden, Mühlensteinen, Schleifsteinen;
  11) Theer;
  12) Salz.

B. Ein Zwanzigstel des Tarifsatzes wird entrichtet von:
  1) Alaunerde und Alaunsteinen;
  2) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus;
  3) allen, nicht besonders genannten, rohen Erzen;
  4) Gips;
  5) Kalk;
  6) gebrannten Steinen aller Art;
  7) Steinkohlen;
  8) Schiefersteinen;
  9) gemeiner Töpferwaare;
  10) Torf und Torfkohlen;
  11) Vitriolsteinen oder Vitriolerde;

C. Es wird von Bau- oder Nutzholz der Zoll nach cubischem Maasse entrichtet und zwar:
  1) von Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Apfel- und Kornelholz, von einem Cubikmeter:
    a) bei der Fahrt abwärts, so viel wie von vier Centnern nach der ersten Geldspalte;
    b) bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von zwei und einem halben Centner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs;
  2) von Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlenholz und andern weichen und harzigen Holzarten, von einem Cubikmeter:
    a) bei der Fahrt abwärts, so viel wie von zwei Centnern nach der ersten Geldspalte;
    b) bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von einem und einem viertel Centner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs.

---

*) Siehe Nr. XI. im Anhange.

D. Anstatt der Tarifsätze wird blos die Schiffsgebühr, nach dem besonderen Tarif für dieselbe, noch einmal, mithin überhaupt doppelt erhoben, wenn die Ladung des Schiffes lediglich enthält:

1) Frische Butter in einzelnen Stücken;
2) Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist etc.;
3) Eier;
4) gemeine Erden, wie Sand, Lehm etc.;
5) Faschinen zum Wasserbau;
6) lebende Fische;
7) Futterkräuter, Heu und Schilf;
8) frische Gartengewächse, als: Blumen, Gemüse, geniessbares Wurzelwerk;
9) Geflügel;
10) Milch;
11) frisches Obst;
12) gebrochene Bau- und Pflastersteine;
13) Stroh und Spreu;
14) lebende Thiere.

Wenn ein Schiff von diesen Artikeln nicht überhaupt fünfzig Centner geladen hat, bleiben sie ganz ausser Betracht und frei; wenn dagegen das Schiff noch andere Gegenstände geladen hat: so ist der dafür bestimmte Zoll noch besonders zu zahlen.

Mainz, den 31ten März 1831.

Gez. *Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rössler. J. Bourcourd. Delius.*

Lit. D.

Bemerkung. Die Zollempfänger nehmen sich Dupla der Manifeste zum Nachweise ihrer Einnahmen und werfen in den Spalten 10 und 11 den Gesammtbetrag der erhobenen Gefälle und Strafen in Buchstaben aus; sie unterzeichnen gemeinschaftlich mit einem andern Zollbeamten.

Manifest

des Schiffspatrons oder Führers *wohnhaft zu*

Das von dem Unterzeichneten unter (Bezeichnung des Uferstaates, dem die Flagge angehört) Flagge geführte Schiff, genannt , welches Centner zu tragen vermag und auf dem Werfte des zu wohnhaften Schiffbauers gebaut worden ist, gehört eigenthümlich dem (N. N. zu N. Declaranten) oder dem Unterzeichneten.

Die Ladung ist zu eingenommen und aus folgendem Nachweise das weiter Erforderliche zu ersehen:

Visa zur Verification der Ladung.	Nummer der Frachtbriefe nach der Zahlfolge.	Namen der Versender und Empfänger.	Bestimmungsort der Waaren.	Der Cölli oder Gebinde		Genaue Benennung der Waaren nach ihren beim Handelsstande gebräuchlichen Namen.	Gewicht jeder Waarengattung.		Betrag	
				Zahl.	Zeichen und Nummern.		Declarirtes Gewicht.	Gewicht, wie solches bei der Untersuchung befunden worden, wenn dieselbe ein von der ersten Declaration abweichendes Resultat geliefert hat.	der Rhein-Zollabgaben.	der etwanigen erhobenen Strafen.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Dass vorstehendes Manifest in jeder Beziehung richtig und übereinstimmend mit der Ladung ist, wird hiermit versichert. den 18

(Unterschrift.)

Protokoll,

zu der Uebereinkunft und Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31ten März 1831 in Betreff des 2ten Alinéa des Art. 11 des besagten Tractates gehörig.

Frankreich. Der Bevollmächtigte hat die Ehre die Erklärung vorzulegen, worauf sich der Zusatz zu dem Artikel 11 des Reglements-Entwurfs bezieht:

„Da die französische Regierung, ohne die allgemeinen Interessen ihres Nationalhandels zu benachtheiligen, nicht unbedingt den Artikeln 9, 10 und 11 des hier beiliegenden Reglements zustimmen kann; demohnerachtet aber doch wünscht, der Regierung der Niederlande, so wie den übrigen Rheinuferstaaten ihren aufrichtigen Wunsch zu erkennen zu geben, mit ihnen beizutragen, die Schifffahrt und den Handel dieses Stromes zu beleben: so willigt sie ein, ihr gegenwärtiges Mauthgesetz durch nachstehende Verfügungen, welche dieselbe Gesetzeskraft haben, als wenn sie in das Reglement selbst eingerückt wären, zu modificiren.

„1) Die Kaufmannsgüter und Colonialwaaren, welche auf dem anliegenden Etat verzeichnet sind, werden in dem wirklichen Entrepôt zu Strasburg aufgenommen; nach den Bedingungen des Art. 25 des Gesetzes vom 8ten Floréal Jahr XI, des Art. 14 des Gesetzes vom 17ten Mai 1826 und der früheren Verordnungen, nach welchen dieses Entrepôt gegründet wurde.

„2) Jene dieser Kaufmannsgüter oder Colonialwaaren, die aus Ländern jenseits des Meeres herkommen oder die das Produkt rheinischer Uferstaaten unterhalb Mainz sind, müssen entweder in letzterem Hafen oder zu Thal geladen worden sein.

„3) Sie können auf allen Punkten, als Transitgut, weiter verführt werden, mit Ausnahme jener, welche der Art. 22 des Gesetzes vom 28ten April 1816 bezeichnet, indem diese solches nur mittelst des Rheins oder des Canals können, um durch Hüningen wieder auszugehen.

„4) Sie können, sei es durch das Entrepôt, sei es für den Transit, nur der einfachen Waagegebühr von 15 Centimes von 100 Francs Werth, oder von 25 Centimes per Centner Markgewicht, nach der Wahl des Steuerpflichtigen, unterworfen werden.

„5) Jene von genannten Waaren, die sich in dem Art. 22 des Gesetzes vom 28ten April 1816 verzeichnet finden, können in keinem Falle, obgleich in dem Entrepôt zu Strasburg aufgenommen, zum innern Verbrauch erklärt werden: sie müssen immer wieder ausgeführt werden, wie dies weiter oben gesagt ist.

„6) Wenn die Fahrzeuge, die in die Ill schiffen, um in das Entrepôt von Strasburg zu gelangen, mit Magazinen versehen sind, die solide Scheide-

wände haben und gänzlich von den Zimmern und andern von der Schiffsmannschaft zugänglichen Orten getrennt sind: so sind sie auf der Wantzenau nur der Verbleiung der Luke unterworfen, wovon die Mauth übrigens die Verschliessung durch Vorlege- oder Combinations-Schlösser, durch Siegel und andere Mittel, welche sie für gut findet, anzuwenden, zusammen oder getrennt, sowie durch Douanen-Begleitung, welche ihr immer frei stehen wird an Bord zu geben, sicher stellen wird.

„7) Die Waaren, welche nicht geraden Weges von der Wantzenau nach Hüningen in den Fahrzeugen expedirt werden, deren Zugänge so verschlossen sind wie oben gesagt ist, sind der Verbleiung unterworfen, entweder auf der Wantzenau, oder bei dem Ausgang aus dem Entrepôt von Strasburg. In obigen Fällen wird die Verbleiung doppelt sein, wenn es sich von fabricirten Waaren handelt, welche in dem anliegenden Etat mit einem Sternchen (*) bezeichnet sind. Jene fabricirten Waaren, welche auf beiliegendem Etat mit zwei Sternchen (**) bezeichnet sind, müssen in Kisten, die in gutem Stande sind, vorgezeigt werden.

„8) Alle Fahrzeuge, welche den Uferstaaten des Rheins oder den Nebenflüssen dieses Stromes angehören, sollen den französischen Schiffen hinsichtlich der Gebühren und der Schifffahrts-Befugniss auf der Ill bis Strasburg gleichgestellt sein. Dieselbe Begünstigung ist ferner auf die Niederländischen Fahrzeuge für den Transit der Waaren, welche zum Entrepôt zugelassen werden, von Strasburg bis nach Hüningen durch den Rhone-Canal in den Rhein ausgedehnt.

Der Königlich Niederländische Bevollmächtigte bezieht sich auf das Separat-Conferenzprotokoll vom 23ten März, zum 512ten Protokoll vom 30ten des nämlichen Monats gehörig.

Der Königlich Französische Bevollmächtigte bezieht sich seiner Seits auf die gemeinschaftliche amtliche Erklärung hierüber, welche in dem besagten Protokoll der Central-Commission angeführt ist.

Gez. *Engelhardt. J. Bourcourd.*

Gez. *Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier.*
von Rössler. J. Bourcourd. Delius.

Pièce jointe à la déclaration de Mr. le commissaire de France, concernant l'art. 11 du traité du 31 Mars 1831.

Etat.

Liège en planches.
Bois de teinture en buches.
Bois d'ébénisterie.
Cire non ouvrée.
Colle de poisson.
Crins bruts et frisés.
Sucre brut et terré.
Café.
Cacao.
Canelle, cassia lignea et scavisson.
Girofle (clous, griffes et antofles de).
Muscades.
Macis.
Poivre et piment.
Thé.
Riz, sagou et tapioca.
Coton en laine.
Fromages.
Citrons, oranges et leurs variétés.
Fruits secs.
Houblon.
Laines en masse.
Dents d'éléphant.
Ecailles de tortue.
Nacre de perle.
Cornes de bétail préparées et en feuillets.
Plomb brut.
Etain brut.
Smalt et azur.
Peaux brutes.
Fanons de baleine bruts.
Pelleteries non ouvrées.
Poils en masse.
Soufre.
Gommes d'acacia (arabique), caoutchouc, aloés, opium, camphre, cachou et tous les sucs végétaux d'Europe autres que liquides.
Cochenille, indigo, rocou, orseille et toutes autres teintures et tannins, autres que liquides.
Bitumes solides.
Bois odorans.
Bulbes et oignons.
Couleurs, celles liquides exceptées.
Graines d'amome.
Espèces médicinales.
Graisses non liquides.
Antimoine.
Arsenic métallique.
Mercure natif ou vif-argent.
Produits chimiques, ceux liquides exceptés.
Substances propres à la médecine et à la parfumerie.
Tabacs en feuilles.
Soies grèges et moulinées.
Os de bétail.
Dents de loup.
Colle forte.
Oreillons.
Graines oléagineuses.
Fruits à distiller.
Semences forestales.
Chicorée en racine.
Chardons cardières.
Bois communs.
Coques de coco.
Callebasses vides.
Grains durs à tailler.
Ecorces de tilleul pour cordages.
Plants d'arbres.
Jus de réglisse.
Glu.
Plantes alcalines.
Marc d'olives sec (grignon).
Plomb battu ou laminé.
Zinc autre qu'ouvré.
Manganèse.
Graphite.
Confitures sèches.
Gingembre.
Fer platiné ou laminé et fer blanc.
Fer de tréfilerie.
Acier naturel et fondu.
Cuivre et laiton bruts, battus ou laminés.
Fil de cuivre.
Cuivre doré en lingots, battu et filé sur fil.
Cuivre argenté en masses, battu et filé sur fil.
Etain battu et laminé.
Bismuth.

** Armes, autres que celles de calibre.
** Bimbeloterie.
* Liège ouvré.
* Caractères d'imprimerie.
** Cire ouvrée.
** Cordages.
** Feutres.
* Chanvre et lin.
** Fournitures d'horlogerie.
** Horloges en bois.
* Instrumens aratoires, d'optique, de calcul, d'observation, de chirurgie, de chimie, de musique.
** Joncs.
* Limes et râpes.
* Machines et mécaniques.
* Mercerie.
* Meubles.
** Miroirs.
* Outils.
** Ouvrages en bois.
** Parapluies.
** Pierres ouvrées.
* Plumes.
* Scies.
** Peignes et billes de billard.
** Vannerie à dénommer.
** Verres à lunettes.
** Vitrifications.
** Parfumerie.
** Epices préparées.
** Amidon.
** Bougies de blanc de baleine et de cachalot.
** Chandelles de suif.
** Fanons de baleine apprêtés.
* Poterie { de terre { grossière. / fayence. } / de grès commun. }
** Porcelaine.
** Verres et cristaux { grands miroirs étamés. / verres à cadran. }
* Ouvrages de poil, antres que les tissus.
* Carton.
* Papier.
* Livres.
** Cartes géographiques.
** Gravures et lithographies.
** Musique gravée.
** Pelleteries ouvrées.
* Ouvrages en plomb.
** Corail taillé non monté.
* Bâts non garnis de cuir.
** Effets à usage.
** Objets de collection hors de commerce.
* Sucres raffinés.
** Acier ouvré.
** Cuivre allié de zinc filé poli (sauf celui pour les cordes d'instrumens et celui propre à la broderie.)
** Cuivre doré filé sur soie.
** Cuivre doré filé ouvré.
** Cuivre argenté filé sur soie.
** Cuivre ouvré, autre que pur, allié, doré ou argenté.
** Etain ouvré.
** Zinc ouvré.
** Bismuth ouvré.
** Savons.
** Poterie de grès fin.
** Verrerie de toute sorte.
** Glaces.
** Schakos de fentre garnis de cuir.
** Peaux préparées et ouvrées.
** Plaqués.
** Coutellerie.
** Ouvrages d'horlogerie montés.
** Sellerie.
** Tabletterie.

Nota. Les marchandises fabriquées non comprises dans cet état n'en jouiront pas moins du transit en passe-debont et sans entrepôt qui peut leur être accordé par les lois générales de France.

Signé *Büchler. de Nau. Engelhardt. Verdier.*
de Rössler. J. Bourcourd. Delius.

Anhang.

I. Zu Art. 1 (Seite 157).

Der Rhein fängt, nach der Bedeutung der Convention, bei Basel oder, genau genommen, an der Badisch-französischen Schweizer-Grenze an.

II. Zu Art. 2 bis Art. 9 (Seite 157—162).

Das Rheinoctroi von Lobith bis Krimpen resp. Gorcum wurde in dem zwischen der Königl. Preussischen und der Königl. Niederländischen Regierung im Jahre 1837 abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Vertrage, dem die übrigen Rheinuferstaaten beitraten, rheinaufwärts auf die Hälfte herabgesetzt, thalwärts ganz aufgehoben. Unter droit fixe wurde das Rheinoctroi für die Strecke von Krimpen resp. Gorcum bis ins Meer verstanden, und wenn auch unter anderm Namen, doch nach demselben Massstabe wie das Octroi berechnet ($26\frac{1}{2}$ Cs. für die Berg-, 18 Cs. für die Thalfahrt per Ctr.). Das droit fixe hob die höheren holländischen Transitzölle von 1822 thatsächlich für den Rheinstrom auf.

Seit 1831 wurde in Holland kein eigentlicher Durchfuhrzoll erhoben, sondern nur das droit fixe. Nach dem neuen holländischen Tarif der Ein-, Aus- und Durchfuhrzölle von 1845 wurden die Letzteren in der Regel auf 5 Cs. per Centner, mit 13 Zuschussprocent für die Amortisations-Casse per 50 Kil., herabgesetzt und dadurch thatsächlich das droit fixe auf diesen Betrag ermässiget. Holland war nach der Convention von 1831 ermächtiget, für 50 Kil. zu erheben:

Bei der Bergfahrt.	droit fixe	$26\frac{1}{2}$	Cs.,	Rheinoctroi	28	Cs.,	zusammen	$54\frac{1}{2}$ Cs.
Es erhob aber seit 1845 .	Transit	$11\frac{30}{100}$	„	„	14	„	„	$25\frac{30}{100}$ „
Bei der Thalfahrt	droit fixe	18	„	„	19	„	„	37 „
Es erhob aber seit 1845 .	Transit	$11\frac{30}{100}$	„	„	—	„	„	$11\frac{30}{100}$ „

Durch ein Gesetz vom 8. August 1850 wurden alle Transit- und Rheinoctroi-Rechte, sowie die Recognitionsgebühren (Tarif B. der Convention von 1831) aufgehoben. Durch das Gesetz vom 19. Juni 1845 wurden die Einfuhrzölle des Tarifs von 1822 sehr ermässigt, die Ausfuhrzölle in der Regel aufgehoben. Die nationale Flagge blieb jedoch durch eine Ermässigung von 10% bevorzugt. Im Jahre 1847 fand eine Ermässigung der Getreidezölle

auf 8 fl. per Last (30 Hectol.) für Waizen, 6 fl. für Roggen statt. Die gleitende Getreidezoll-Scala ward aufgegeben. Der nationalen Flagge wurden (statt der erwähnten 10%) 2 fl. per Last erlassen. In Theuerungsjahren, 1846 u. 1847, wurden die Getreidezölle aufgehoben. Durch das Gesetz vom 8. Aug. 1850 wurden alle fremden, aus europäischen Häfen kommenden Schiffe ohne Reciprocitätsbedingungen mit den holländischen gleichgestellt, sowohl in Bezug auf eigentliche Schiffsabgaben, als in Bezug auf Einfuhrzölle für Waaren. Ein anderes Gesetz von demselben Tage hob die Transit- und Rheinzölle auf. Durch ein drittes Gesetz endlich wurde die Bedingung, dass nur die in Holland gebauten Schiffe zur nationalen Flagge berechtigt sein sollen, aufgehoben. Seitdem fuhren auch fremde, selbst mehrere deutsche Schiffe, unter holländischer Flagge. — Die Befürchtung der holländischen Schiffbaumeister, dass durch diese Zulassung der holländische Schiffbau zu Grunde gerichtet werden würde, hat sich nicht bewährt. Die neuen Navigationsgesetze haben im Gegentheil der Schifffahrt und dem Handel Hollands einen solchen Aufschwung verliehen, dass auf den holländischen Werften alle Hände mehr wie je beschäftigt sind und oft die nöthigen Arbeiter fehlen.

Durch die Revision des Tarifs vom 1. September 1845 wurden die Einfuhrzölle vielfach ermässiget, zum Theil ganz aufgehoben, Letzteres namentlich für solche Waaren, welche als Rohstoffe zu betrachten oder vorzüglich Gegenstand des Transithandels sind. Im Fall solche Artikel auch bei der Einfuhr frei sind, unterliegen sie bei der Durchfuhr keinen Formalitäten und bleiben von den Kosten des Entrepot, der Aufsicht durch Zollbeamte, der Plombirung etc. befreit. Durch dieselbe erwähnte Revision wurden alle bei Handelsverträgen gewährten Zollermässigungen auf alle Nationen ausgedehnt, dadurch die Ursprungszeugnisse für nach Holland gebrachte Waaren überflüssig gemacht und der Charakter des Differentialsystems aus der holländischen Handelsgesetzgebung verbannt.

Das nach dem Gesetze von 1822 einmal jährlich erhobene Tonnengeld (45 Cs. per Schiffstonne, 1000 Kilogr., für jedes in Niederländische Häfen ein- oder aus denselben auslaufende Seeschiff) ist durch ein Gesetz vom 14. Juli 1855 vom 1. Januar 1856 an aufgehoben. Diese Tonnengelder betrugen:

1850	. . 459,762 fl.	1851	. . 486,875 fl.
1852	. . 560,318 „	1853	. . 484,380 „
1854	. . 514,901 „	1855	. . 598,427 „

Das Lootsengeld ist bis jetzt gesetzlich noch $1/4$ höher für fremde Schiffe derjenigen Länder, in denen holländische Schiffe höheres Lootsengeld zahlen. Der erhöhte Satz kommt jedoch höchst selten zur Anwendung, da die Schifffahrtsverträge gewöhnlich die beiderseitigen Schiffe in dieser Beziehung gleichstellen.

Ausser durch die angeführten Niederländischen Gesetze wurden die in Art. 2 bis incl. 9 enthaltenen Stipulationen noch wesentlich modificirt durch den nachstehenden Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Staaten

des deutschen Zoll- und Handels-Vereins einerseits und den Niederlanden andererseits, vom 31. Dezember 1851:

Art. 1. Die Schiffe des Zollvereins, welche mit Ballast oder beladen in den Häfen der Niederlande einlaufen oder aus denselben auslaufen und umgekehrt die Niederländischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Zollvereins einlaufen oder aus diesen auslaufen, welches auch der Ort der Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, sollen keinen andern oder höheren Tonnen-, Backen-, Flaggen-, Hafen-, Anker-, Lootsen-, Schlepp-, Feuer-, Schleusen-, Kanal-, Quarantäne-, Berge-Geldern, Niederlage-Gebühren, ingleichen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Gebühren irgend einer Art der Benennung unterworfen werden, sie mögen im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der öffentlichen Beamten, der Communen oder irgend einer Anstalt erhoben werden, als denjenigen, welche den Nationalschiffen bei deren Einlaufen in die gedachten Häfen, ihrem Aufenthalt daselbst, oder bei ihrem Ausgange gegenwärtig auferlegt sind, oder künftig etwa auferlegt werden möchten.

Art. 2. Alle Erzeugnisse und andere Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten der hohen vertragenden Theile gesetzlich stattfinden darf, sollen daselbst auch auf den, dem anderen Theile zugehörenden Schiffen ein- oder von dort ausgeführt werden dürfen.

Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des anderen Theiles in die Häfen des Zollvereins oder der Niederlande eingeführt werden, sollen dort, zum Verbrauch, zum Durchgange, oder zur Wiederausfuhr bestimmt oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers oder seiner Machthaber, in Entrepot gebracht werden können, ganz unter denselben Bedingungen und ohne höheren Magazin-Gebühren, Bewachungs- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalschiffen angebrachten Waaren unterliegen.

Art. 3. Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, aus welchem Lande es auch sein möge, auf Schiffen des Zollvereins in die Häfen der Niederlande oder auf Niederländischen Schiffen in die Häfen des Zollvereins eingeführt; ebenso Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, nach welchem Bestimmungsorte es auch sein möge, aus den Häfen der Niederlande auf Schiffen des Zollvereins oder aus den Häfen des Zollvereins auf Niederländischen Schiffen ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben jetzt oder in Zukunft entrichten, als wenn die Einfuhr oder die Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte.

Art. 4. Die Befreiung, Prämien, Zollvergütungen oder andere Begünstigungen, oder Vortheile dieser Art, welche in den Staaten eines der beiden hohen vertragenden Theile den Nationalschiffen oder deren Ladungen, sei es für den Eingang, sei es für den Ausgang oder den Durchgang, be-

willigt sind, oder künftig bewilligt werden könnten, sollen in gleicher Weise sowohl den Schiffen des anderen Theiles, als auch deren Ladungen bewilligt werden, ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder deren Ladungen kommen, oder wohin die Schiffe oder deren Ladungen bestimmt sind.

Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung auf die Befreiung vom Tonnengelde und auf andere besondere Begünstigungen derselben Art, welche die in jedem Staate zur National-Fischerei verwendeten Schiffe geniessen.

Art. 5. In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- oder Ausladen in den Häfen, Rheden, Plätzen und Bassins betrifft, und überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstigen Bestimmungen, welchen die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladung unterworfen werden können, ist man übereingekommen, dass den Nationalschiffen kein Privilegium und keine Begünstigung zugestanden werden soll, welche nicht in gleicher Weise den Schiffen des anderen Theiles zukäme, indem der Wille der beiden hohen vertragenden Theile dahin geht, dass auch in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fusse einer völligen Gleichstellung behandelt werden sollen.

Art. 6. Die Schiffe des Zollvereins, welche nach einem der Häfen der Niederlande kommen, und die Niederländischen Schiffe, welche nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, vorausgesetzt dass sie sich nach den Gesetzen und Reglements der beiderseitigen Staaten richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines anderen Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen Theil der Ladung irgend eine Abgabe, ausser den Kosten der Bewachung, zu bezahlen.

Art. 7. Die Schiffe des einen der hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen Theiles im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff, noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, vorausgesetzt dass die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, dass ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben und dass sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheischen. Die zum Zwecke der Ausbesserung der Schiffe erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen sollen nicht als Handelsverkehr betrachtet werden.

Art. 8. Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile in den Staaten des anderen soll dem Kapitän und der Mannschaft, sowohl für ihre Person, als auch für das Schiff und dessen Ladung, alle Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die Maassregeln wegen der Bergung sollen nach Maassgabe der Landesgesetze stattfinden, und es sollen keine höheren Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen im gleichen Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen keiner Abgabe unterworfen sein, es sei denn, dass sie in den Verbrauch übergehen.

Art. 9. Da es die Absicht der hohen vertragenden Theile ist, zwischen den Schiffen ihrer beiderseitigen Staaten, aus Rücksicht auf deren Nationalität, keinen Unterschied in Betreff des Ankaufs der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderer Gegenstände des Handels zuzulassen, so soll in dieser Beziehung weder direct noch indirect, weder durch den einen oder den anderen der hohen vertragenden Theile, noch durch eine in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaft, Corporation oder Agenten den Einfuhren auf einheimischen Schiffen irgend ein Vorrecht oder Vorzug eingeräumt werden.

Art. 10. Die vorhergehenden Bestimmungen (Art. 1—9) sollen gleichmässig auf die Schifffahrt zur See, auf die Flussschifffahrt und auf die Schifffahrt auf allen schiffbaren Wasserstrassen, welche den hohen vertragenden Theilen angehören, sei es natürlichen oder künstlichen, Flüssen, Strömen, Kanälen, Wasserwegen oder von welcher anderen Art oder Benennung es sei, ohne irgend eine Ausnahme und gleichviel in welcher Richtung, Anwendung finden.

Die Gleichstellung der gegenseitigen Flaggen mit der Nationalflagge für die Schifffahrt auf allen vorstehend erwähnten Wasserstrassen findet ausdrücklich auf das Recht, diese Wasserstrassen zu befahren, und auf die von den Schiffen, sei es für diese Fahrt selbst, sei es für die in den Häfen an den erwähnten Wasserstrassen zu entrichtenden Gebühren oder Abgaben, Anwendung, und zwar ohne Rücksicht auf die Beschaffenheit der Schiffe, mögen es See- oder Flussschiffe sein, mögen die ersteren (Seeschiffe) als von einem patentirten Schiffer geführte Rheinschiffe betrachtet werden oder nicht, endlich ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder ihre Ladungen kommen, oder wohin die Schiffe oder ihre Ladungen bestimmt sind.

(Die Art. 11, 12 und 13 beziehen sich auf die Küstenschifffahrt und die Matrosen der Seeschiffe.)

Art. 14. I. Die Ladungen der Niederländischen Schiffe sollen gänzliche Freiheit von den durch die Supplementar-Artikel XVI und XVII zur Mainzer Convention vom 31. März 1831 festgesetzten Zöllen geniessen;

a) Bei der Ausfuhr aus Preussen, stromaufwärts oder stromabwärts, aller inländischen oder auch solcher Gegenstände, die nach Entrichtung der Eingangszölle sich im freien Verkehr befinden, stromaufwärts jedoch mit Ausnahme der Gegenstände von notorisch ausserdeutschem Ursprunge;

b) Bei dem Transporte aller Gegenstände aus einem nach einem anderen Preussischen Rheinhafen;

c) Bei der Einfuhr ausländischer Gegenstände auf der Preussischen Rheinstrecke zum Verbrauche, gleichviel ob der Zoll gleich bei der Einfuhr oder an der Grenze, oder erst am Orte der Ausladung entrichtet wird, sie mögen direct aus dem Auslande oder aus einem der Staaten des Zollvereins unter Steuercontrole kommen;

d) Bei dem Transporte der im freien Verkehr befindlichen Gegenstände nicht überseeischen Ursprungs, welche entweder in einem oberhalb Coblenz belegenen Preussischen Orte, oder in einem der Häfen des Rheins oder seiner Nebenströme, welche in den Königreichen Bayern und Württemberg, in den Grossherzogthümern Baden, Hessen und Luxemburg, in dem Herzogthum Nassau oder in dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt liegen, eingeladen und zur Einfuhr in einem Preussischen Rheinhafen oder zur Durchfuhr auf dem Rhein nach den Niederlanden bestimmt sind;

e) Bei der Waaren-Durchfuhr durch das Gebiet des Zollvereins, bei welcher nur ein Theil des Preussischen Rheins benutzt wird, wenn diese Waaren zu Lande auf dem rechten Rheinufer eingeführt und auf dem Rhein ausgeführt, oder auf dem Rhein eingeführt werden und auf Landwegen des rechten Rheinufers ausgehen.

II. In allen anderen Fällen sollen die Ladungen der Niederländischen Schiffe den durch den Supplementar-Artikel XVI zur Mainzer Convention vom 31. März 1831 festgesetzten Zoll nur nach dem beigefügten ermässigten Tarif entrichten.

III. Man ist jedoch übereingekommen, dass diejenigen Waaren, welche jetzt einem Viertel oder einem Zwanzigstel des durch den Supplementar-Artikel XVI zur Mainzer Convention vom 31. März 1831 festgesetzten Zolles unterworfen, oder welche völlig zollfrei sind, diese Vortheile auf Niederländischen Schiffen geniessen sollen; und es ist ausdrücklich verabredet, dass das Viertel und das Zwanzigstel auch auf die Ladungen der Niederländischen Schiffe hinsichtlich derjenigen Waaren zur Anwendung kommen soll, welche der dem Viertel unterliegenden Klasse hinzugefügt worden sind, nämlich: Kreuzbeeren, Quercitron, Safflor, Aloe, Galläpfel, Sumach, Farbeholz in Blöcken, Weinstein und Salpeter, und welche der dem Zwanzigstel unterliegenden Klasse hinzugefügt sind, nämlich: Häringe. Man ist ausserdem übereingekommen, dass die Ermässigung, welche für Schwefel, Weberkarden, Krapp und Garancine bisher nur bei der Thalfahrt zugelassen ist, ebenfalls bei der Bergfahrt zur Anwendung kommen soll.

IV. Die Niederländischen Schiffer sollen bei der Binnenfahrt zwischen Coblenz und Emmerich, ohne Ueberschreitung der einen oder der anderen dieser Zollstellen, der Freiheit von der Recognitionsgebühr geniessen, welche in dem der Mainzer Convention vom 31. März 1831 angehängten Tarif B bestimmt ist.

Art. 15. Den Niederländischen Schiffern, welche direct von Emmerich nach Coblenz oder umgekehrt durchfahren wollen, soll es freistehen, den ganzen Betrag der Abgaben voraus zu bezahlen, nämlich in Coblenz, wenn sie den Rhein hinab, und in Emmerich, wenn sie den Rhein hinauffahren.

Art. 16. Die Schiffe des Zollvereins, sowie ihre Ladungen sollen in den Niederlanden gänzliche Freiheit geniessen:

1) von den durch die Supplementar-Artikel XVI und XVII zur **Mainzer** Convention vom 31. März 1831 festgesetzten Zöllen;
2) von der, durch den derselben Convention beigefügten Tarif B bestimmten Recognitionsgebühr;
3) von der nach dem Artikel 4 und der Anlage A. der vorerwähnten Mainzer Convention angeordneten festbestimmten Abgabe (droit fixe) für die Durchfahrt durch das Gebiet der Niederlande von Krimpen und Gorcum bis in das offene Meer und umgekehrt;
4) von der festbestimmten Abgabe (droit fixe) für die Durchfahrt zwischen Belgien und dem Rhein auf den in dem Artikel 2 des Antwerpener Reglements vom 20. Mai 1843 bezeichneten sogenannten intermediären Gewässern, nämlich: auf allen schiffbaren Wasserwegen, welche die Wester-Schelde mit dem Rhein in Verbindung setzen, die Sloe, die Oster-Schelde und die Maas einbegriffen;
5) von der Schifffahrtsabgabe auf der Maas und Yssel, endlich
6) von jeder anderen Abgabe oder Gebühr, die jetzt besteht oder in Zukunft angeordnet werden möchte, sei es auf den Gewässern, für welche die unter Nr. 1 bis 5 des gegenwärtigen Artikels erwähnten Abgaben Anwendung finden, sei es auf sonst irgend welchen in dem Gebiete der Niederlande belegenen schiffbaren Wasserwegen, sowie die einen und die anderen im Absatz 1 des Artikels 10 bezeichnet sind.

Die Schiffe des Zollvereins sowie ihre Ladungen sollen, woher sie auch kommen oder herstammen oder wohin sie auch bestimmt sein mögen, und gleichviel in welcher Richtung die Fahrt erfolge, der vollen vorstehend festgesetzten Befreiung in allen Fällen geniessen, und namentlich:

a) wenn die Waaren in directem Transit durch die Niederlande gehen, mögen sie vom Rhein kommen, um in die See oder nach Belgien zu gehen, oder mögen sie von der See oder aus Belgien kommen, um nach dem Rhein oder irgend einer anderen Richtung zu gehen;
b) wenn die Waaren vom Rhein, von der See oder aus Belgien kommen, um in den Niederlanden ausgeladen oder übergeladen zu werden, welches auch sonst ihre weitere Bestimmung sein möge;
c) wenn die Waaren in den Niederlanden geladen sind, und, sei es nach einem anderen in den Niederlanden belegenen Orte, sei es nach dem Rhein, sei es nach der offenen See, sei es nach Belgien gehen.

Art. 17. Die Niederländische Regierung verpflichtet sich, die bestehenden Sätze der Schleusen- und Brückengelder, welche von den Schiffen, die den sogenannten Zederik-Kanal zwischen Gorcum und Vianen passiren, erhoben werden, sogleich um fünfzig Procent herabzusetzen.

Die Niederländische Regierung verpflichtet sich ausserdem, soviel als möglich die Brücken-, Schleusen-, Hafengelder und alle anderen Gebühren und Abgaben, welche jetzt von den Schiffen, die die Kanäle und Ströme von Vreeswyk nach Amsterdam und umgekehrt passiren, erhoben werden, herab-

zusetzen, sobald sie sich zu diesem Behufe mit den Ortsbehörden, welche diese Abgaben erheben, verständigt haben wird.

Art. 18. Die jetzt auf dem Niederländischen Rhein, der Waal und dem Leck zwischen Lobith, Dortrecht und Rotterdam oder auch Amsterdam bestehenden Lootsengebühren sollen um fünfzig Procent herabgesetzt werden. Es soll auf dem eben erwähnten Rheinischen Flussgebiet kein Boien- und kein Bakengeld erhoben werden.

Art. 19. Die Schiffe des Zollvereins, ohne irgend welchen Unterschied, sollen das Recht haben, auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rhein in die offene See oder umgekehrt zu fahren. Ungeachtet der Abschaffung des droit fixe sollen sie bei ihrer Durchfahrt alle Vortheile und alle Erleichterungen, sowohl zollamtliche wie andere, geniessen, welche durch die Mainzer Convention vom 31. März 1831 den zu der Rheinschifffahrt gehörenden Schiffen und deren Ladungen gesichert sind, die von dem Rhein in die offene See oder umgekehrt auf den im Artikel 3 der gedachten Convention bezeichneten Wegen durchfahren.

Ebenso sollen die Schiffe und Holzflösse des Zollvereins, ohne irgend welchen Unterschied, das Recht haben, auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rhein nach Belgien oder umgekehrt zu fahren. Ungeachtet der Abschaffung des droit fixe sollen sie bei ihrer Durchfahrt alle Vortheile und alle Erleichterungen, sowohl zollamtliche wie andere, geniessen, welche in dem Antwerpener Reglement vom 20. Mai 1843 über die Schifffahrt auf den intermediären Gewässern zwischen der Schelde und dem Rhein festgesetzt sind.

Art. 20. Diejenigen Schiffe, welche lediglich mit Steinkohlen beladen sind, sollen nach wie vor, unter den gegenwärtig bestehenden Bedingungen, die Erleichterungen geniessen, kraft deren sie befugt sind, ihre Ladungen bei dem ersten Zollamte bei dem Eingange in Lobith nach der Aichscala zu declariren, mit der sie laut der Mainzer Convention vom 31. März 1831 versehen sind.

Art. 21. Die beiderseitigen Flussschiffer sollen für alle Fahrten, welche sie zwischen dem Gebiete des Zollvereins und dem der Niederlande, mit oder ohne Ladung, machen, von der Patent- (Gewerbe-) Steuer, sowie von jeder anderen persönlichen wegen ihres Gewerbes zu entrichtenden Abgabe frei sein.

Was die Binnenschifffahrt betrifft, so ist man übereingekommen, dass die Flussschiffer des Zollvereins in den Niederlanden jährlich nur eine Abgabe von 20 Cents für die Tonne von einem Cubik-Metre (nebst 28 Zusatz-Procenten), und die niederländischen Flussschiffer in jedem der Zollvereins-Staaten nicht mehr als die jetzt in diesen Staaten bestehende Patent- (Gewerbe-) Steuer entrichten sollen.

Der Transport von Waaren, welche die Flussschiffer aus dem Gebiete des Zollvereines nach den Niederlanden oder umgekehrt nach einem oder nach verschiedenen in dem Laufe ihrer Fahrt gelegenen Orten bringen, soll

eben so, wie der Transport von Waaren, welche die Flussschiffer auf der Rückfahrt von einem oder von verschiedenen, in dem Laufe ihrer Fahrt gelegenen Orten des anderen Landes ausführen, nicht als Binnenschifffahrt angesehen werden.

Die vorstehenden Bestimmungen sollen auch auf die Dampfschiffe Anwendung finden.

Es versteht sich übrigens von selbst, dass die vorstehenden Bestimmungen ohne Ausnahme auf alle im Absatz 1 des Artikels 10 bezeichneten Wasserwege zur Anwendung kommen.

Art. 22. Um so viel wie möglich Alles zu beseitigen, was dem Handel und der Schifffahrt auf dem Rhein und den anderen schiffbaren Wegen hinderlich sein könnte, wollen die hohen vertragenden Theile es sich angelegen sein lassen, so weit als thunlich die in ihren Zollgesetzen und Reglements vorgeschriebenen Formalitäten in dieser Hinsicht zu vereinfachen.

Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich ausserdem gegenseitig, die Schiffe des anderen Landes und deren Ladungen an denjenigen Befreiungen und Ermässigungen hinsichtlich der Schifffahrtsabgaben, sowie an jedem anderen Vortheile Theil nehmen zu lassen, welchen sie in der Folge den Nationalschiffen oder deren Ladungen bewilligen möchten.

Art. 23. Um so bald als möglich die Hindernisse zu entfernen, welche der Zustand der Ströme, insbesondere zwischen Cöln und Dortrecht und Rotterdam, der Schifffahrt in den Weg legt, verpflichten beide Regierungen sich gegenseitig, und zwar jede Regierung in Betreff desjenigen Theiles des Rheines, welcher ihr Gebiet durchströmt, den Lauf desselben berichtigen und das Fahrwasser vertiefen zu lassen, um, in so weit es durch künstliche Arbeiten geschehen kann, zu allen Jahreszeiten eine für beladene Fahrzeuge hinreichende Fahrtiefe zu sichern.

Art. 24. Es soll völlige und unbeschränkte Freiheit des Verkehrs zwischen den Unterthanen der beiden hohen vertragenden Theile bestehen, in dem Sinne, dass ihnen dieselben Erleichterungen, dieselbe Sicherheit und derselbe Schutz, welchen die Nationalen geniessen, beiderseits zugesichert werden. Demgemäss werden die beiderseitigen Unterthanen in Beziehung auf ihren Handel oder ihr Gewerbe in den Häfen, Städten oder sonstigen Orten der beiden hohen vertragenden Theile, mögen sie sich dort niederlassen, sei es, dass sie nur vorübergehend dort wohnen oder sich aufhalten, weder andere noch höhere Abgaben, Taxen oder Auflagen entrichten, als diejenigen, welche von den Nationalen zu entrichten sind, und die Privilegien, Befreiungen und andere Begünstigungen, welche in Beziehung auf Handel oder Gewerbe die Unterthanen des einen der beiden hohen vertragenden Theile geniessen, sollen auch den Unterthanen des andern zukommen.

In Betreff der Fabrikanten und Handeltreibenden des einen der hohen vertragenden Theile, sowie ihrer Handelsreisenden, welche in dem anderen Staate Einkäufe für den Bedarf ihres Geschäfts machen, und dort Bestellungen

aufsuchen, sei es dass sie mit Mustern oder ohne solche reisen, jedoch ohne dass sie Waaren selbst mit sich führen, ist man über folgende Bestimmungen übereingekommen:

Die Unterthanen eines der Zollvereins-Staaten, welche, sei es für eigene Rechnung, sei es für Rechnung eines Hauses im Zollverein, in den Niederlanden reisen, sollen für Betreibung ihres Geschäfts keine anderen Abgaben als eine Patent- (Gewerbe-) Steuer von höchstens 12 Gulden (nebst 28 Zusatzprocenten) jährlich entrichten. Dessen in Erwiderung sollen die Niederländischen Unterthanen, welche, sei es für eigene Rechnung, sei es für Rechnung eines Niederländischen Hauses, im Zollverein reisen, für Betreibung ihres Geschäfts keine anderen Abgaben als eine Patent- (Gewerbe-) Steuer von höchstens 8 Thalern jährlich in jedem Zollvereinsstaate entrichten.

Es versteht sich jedoch, dass in allen Fällen, wo in dem einen oder dem anderen der Zollvereinsstaaten die gegenwärtig für die Niederländischen Unterthanen bestehende gesetzliche Patent- (Gewerbe-) Steuer niedriger als 8 Thaler ist, diese Steuer nicht erhöht werden darf.

Art. 25. Der Durchgang der von den Niederlanden kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch die nachstehenden Gebietstheile des Zollvereins transitiren, soll höchstens einer Abgabe von einem halben Silbergroschen vom Zoll-Centner unterworfen sein:

a) für alle Waaren, welche zu Lande über die Grenze zwischen dem Zollverein und den Niederlanden eingehen, und von Cöln oder von einem unterhalb Cöln gelegenen Rheinhafen aus dem Zollverein, sei es zu Berg, sei es zu Thal, ausgehen;
b) für alle Waaren, welche auf dem Rhein über Emmerich oder Neuburg eingehen und von Cöln oder einem unterhalb Cöln gelegenen Rheinhafen zu Lande über die Grenze zwischen dem Zollverein und den Niederlanden ausgehen;
c) für alle Waaren, welche, mit Berührung des Zollvereins-Gebietes, von den Niederlanden nach Belgien, von Belgien nach den Niederlanden und von den Niederlanden nach den Niederlanden gehen.

Man ist ausserdem übereingekommen, dass der Durchgang der aus den Niederlanden kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch das Gebiet des Zollvereins gehen, keinen lästigeren Bedingungen unterliegen und keine andere oder höhere Durchgangsabgaben bezahlen soll, als der Durchgang der aus Belgien kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch das Gebiet des Zollvereins gehen. Es ist jedoch wohlverstanden, dass diese Abrede nur auf ebendieselben Arten des Transportes Anwendung finden und somit auf den Durchgang mittelst der zwischen dem Zollverein und den Niederlanden zu errichtenden Eisenbahn zur Anwendung kommen soll, sobald diese Eisenbahn vollendet sein wird.

Es versteht sich übrigens, dass in allen vorerwähnten Fällen von den auf dem Rhein verschifften Waaren, ausser der Durchgangsabgabe, der Rheinzoll

erhoben werden wird, insoweit die Erhebung dieses Zolles nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages noch stattfinden darf.

Art. 26. Die Befreiung von jeder Durchgangsabgabe durch die Niederlande ist allen von den Zollvereinsstaaten kommenden oder dorthin gehenden Waaren oder Handelsgegenständen, ohne Unterschied des Ursprunges, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sein möge, zugesichert.

Diese Bestimmung findet auf alle Arten von Wegen oder Transportmitteln Anwendung, die für die Durchfuhr durch die Niederlande benutzt werden.

Art. 27. Die Niederländische Regierung verpflichtet sich, in Rotterdam am Ufer der Maas ein für Schiffe zugängliches freies Entrepot zu errichten oder errichten zu lassen, innerhalb dessen die aus dem Zollverein kommenden oder dorthin gehenden Waaren jeder Art, mögen sie durch die Niederlande gehen oder demnächst für den inneren Verbrauch bestimmt sein, eingeladen, ausgeladen, umgeladen, einstweilen niedergelegt, gelagert oder manipulirt werden können, ohne verwogen oder speciell revidirt zu werden, und ohne anderen, als den zur Vorbeugung des Unterschleifs durchaus erforderlichen Formalitäten zu unterliegen.

Dieses freie Entrepot soll so nahe wie möglich bei der Station der Eisenbahn von Rotterdam nach Utrecht errichtet und mit dieser Station durch Schienen verbunden werden; mit der Errichtung desselben soll dergestalt vorgeschritten werden, dass es spätestens zur Verfügung des Handelsstandes gestellt wird, sobald die erwähnte Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird.

Es sollen weder andere noch höhere Magazin-, Bohlwerks- oder Krahnabgaben, als die in dem Art. 69 der Mainzer Convention vom 31. März 1831 festgesetzten, erhoben werden.

Art. 28. Die Produkte des Niederländischen Fischfanges und die Erzeugnisse jeder Art der Niederländischen Kolonien, welche in den Zollverein eingeführt werden, gleichviel ob die Einfuhr direct aus diesen Kolonien oder über Häfen und Handelsplätze der Niederlande, zur See, auf Flüssen, Kanälen oder anderen Binnengewässern oder zu Lande stattfindet, sollen weder andern noch höhern Abgaben unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen die gleichartigen Erzeugnisse irgend einer andern meistbegünstigten Nation belegt sind oder in Zukunft belegt werden möchten. Jede Ermässigung der Eingangsabgaben des Zollvereins für diese Gegenstände, gleichviel ob dieselbe eine allgemeine ist oder zu Gunsten irgend einer anderen Nation eintritt, soll sofort von Rechtswegen und ohne Gegenleistung auf die gleichartigen Erzeugnisse der Niederländischen Kolonien Anwendung finden.

Art. 29. Die Erzeugnisse jeder Art des Bodens und des Gewerbefleisses der Staaten des Zollvereins, welche in die Niederlande eingeführt werden, gleichviel ob die Einfuhr zur See, auf Flüssen, Kanälen oder andern Binnengewässern, oder zu Lande stattfindet, sollen weder andern noch höhern Abgaben unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen die gleichartigen Erzeugnisse irgend einer andern meistbegünstigten Nation belegt sind oder in

Zukunft belegt werden möchten. Jede Ermässigung der Eingangsabgaben der Niederlande für diese Gegenstände, gleichviel ob dieselbe eine allgemeine ist oder zu Gunsten irgend einer andern Nation eintritt, soll sofort von Rechtswegen und ohne Gegenleistung auf die gleichartigen Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbefleisses der Zollvereinsstaaten Anwendung finden.

(Die Schlussartikel des Vertrages beziehen sich auf die Seeschifffahrt, den Handel mit den holländischen Kolonien etc.)

III. Zu Art. 10 (Seite 162).

Auf Grund des stipulirten Vorbehalts sind von den betreffenden hohen Uferstaaten als Freihäfen erklärt worden:

Von Frankreich: Strasburg.
„ Baden: Kehl, Freystett, Leopoldshafen, Mannheim.
„ Bayern: Speyer, Ludwigshafen.
„ Hessen: Mainz.
„ Nassau: Biebrich, Oberlahnstein.
„ den Niederlanden: Dortrecht, Utrecht, Rotterdam, Amsterdam (durch die grossartigen Kanäle, den Nordholländischen und Voornshen Kanal, mit dem Meere verbunden).
„ Preussen: Coblenz, Cöln, Neuss (durch die Erft mit dem Rhein verbunden), Düsseldorf, Duisburg (durch einen Kanal mit dem Rhein verbunden), Cosel, Ruhrort, Uerdingen, Wesel und Emmerich.

Die mit gesperrter Schrift gedruckten Häfen wurden bei Abschluss der Convention, die übrigen später zu Freihäfen erklärt.

IV. Zu Art. 11 (Seite 163).

Auf dem Main wurden die Häfen von Frankfurt, Höchst und Wertheim als Mainfreihäfen erklärt.

Auf dem Neckar: Mannheim, Heidelberg, Heilbronn und Cannstadt.
„ der Mosel: Trier.
„ „ Schelde: Antwerpen.

Zu bemerken ist, dass die älteren badischen Neckarzölle vom 1. Oktober 1835 an aufgehoben und durch einen dem Rheinoctroi assimilirten Tarif ersetzt wurden, jedoch unter folgenden Modificationen:

Dass die ganze Gebühr von 51 Kil. nur 6 kr. zu Berg, 4 kr. zu Thal,
„ „ $^1/_4$ Gebühr nur $1^1/_2$ kr. zu Berg, 1 kr. zu Thal,
„ „ $^1/_{20}$ „ „ $^3/_{10}$ „ „ „ $^1/_5$ „ „ „

betragen und dass diese drittelweise an den Aemtern Mannheim, Neckargemünd, Neckarelz erhoben werden soll; dass diese Octroigebühr nach den Vorschriften des Tractats über die Rheinschifffahrt zwar zu erheben, dass jedoch die Recognitionsgebühr nur einmal nach der Rheintarif-Scala zahlbar sein soll, nämlich für die ganze Fahrt zu Berg oder zu Thal, und auch nur von beladenen Fahrzeugen.

In Bezug auf den Main ist Folgendes zu bemerken:

Bis zur Einführung der Convention von 1804 wurde bei dem Mainzollamt Vilzbach für die aus dem Main in den Rhein kommenden Güter ein Thalzoll erhoben, welcher vom 1. November 1805 an aufhörte. Dagegen ward der Bergzoll für die Mainfahrt aus dem Rhein mit $13^1/_2$ Cs. per Centner in Mainz forterhoben. Vom 1. Oktober 1845 an wurde dieser Bergzoll für die Mainfahrt, in Folge der zwischen den Mainuferstaaten abgeschlossenen Uebereinkunft, provisorisch und mit Ausnahme der nach dem Hafen von Frankfurt bestimmten Güter erlassen. Vom 1. Juni 1846 an wurde dieser provisorische Erlass auch auf die nach dem Frankfurter Hafen geführten Güter ausgedehnt.

Durch die provisorische Mainschifffahrts-Uebereinkunft wurde bestimmt, dass den hinsichtlich der Schifffahrts-Abgaben in den Zollvereins-Verträgen bestehenden Stipulationen in keiner Weise Eintrag geschehen solle, so dass die Verträge über Erleichterung der nicht notorisch ausserdeutschen Gegenstände des freien Verkehrs aufrecht erhalten bleiben und weitere Erleichterungen für dieselben vereinbart werden können.

In der provisorischen Mainschifffahrts-Uebereinkunft ist ferner festgesetzt worden:

Dass, falls einer der contrahirenden Mainuferstaaten künftighin in seinen Mainzoll-Abgaben im Wege allgemeiner Verordnungen Nachlässe oder Tarifänderungen zugestehen würde, solche auf die Unterthanen, Fahrzeuge, Ein- und Ausladeplätze aller contrahirenden Theile gleichmässige Anwendung finden werden.

In Wirklichkeit findet die Erhebung der Mainschifffahrts-Abgaben folgendermaassen statt:

Bei den Mainzollstellen von Baden, dem Grossherzogthum Hessen und Nassau werden die vorbeigehenden Güter genau so behandelt, wie die in den betreffenden Hafenplätzen dieser Staaten geladenen und mainwärts abgehenden Gegenstände.

In Frankfurt wird, im Einklange mit den bestehenden Zollvereins-Verträgen, von den nicht notorisch ausserdeutschen Gegenständen des freien Verkehrs der Mainzoll, mit Vorbehalt der Recognitionsgebühr, nicht erhoben, wenn diese Gegenstände aus einem Preussischen, Bayerischen, Grossherzogl. Hessischen, Württembergischen, Badischen oder aus dem Frankfurter Hafen kommen. Von den übrigen Gegenständen wird die Abgabe sowohl von den vorbeigehenden als von den in Frankfurt geladenen erhoben.

Kurhessen erhebt seine Abgaben in Hanau von *allen transitirenden* Waaren ohne Unterschied der in- oder ausländischen Herkunft. Die aus dem Hanauer Mainhafen ausgeführten Gegenstände werden aber nur dann verzollt, wenn sie notorisch ausserdeutschen Ursprungs sind.

Seit dem 1. Oktober 1855 ist der Wertheimer Mainzoll für die Güter zur vollen Gebühr von 3 kr. auf $2^1/_2$ kr. per Centner bis auf Weiteres herabgesetzt.

Folgende *Vorschriften* sind bei Vollzug der neuen Mainzolltarife in Anwendung gekommen:

I. Schiffs-Aiche. Die Mainschiffe sollen nach Maassgabe der für die Aichung der Rheinschiffe geltenden Vorschriften geaicht werden.

2) Nach Ablauf eines halben Jahrs soll kein ungeaichtes Fahrzeug mehr zur Ladung zugelassen werden.

3) Fahrzeuge unter 50 Centnern Ladungsfähigkeit bedürfen zwar der Aiche nicht, dürfen aber, wenn sie nicht geaicht sind, auch nur mit zollfreien Gegenständen oder mit Gegenständen des geringsten Tarifsatzes beladen werden.

4) Jedes geaichte Schiff soll mit der Aichscala versehen und seine höchste Ladungsfähigkeit von aussen deutlich bezeichnet sein.

5) Jeder Führer eines geaichten Schiffes muss den Aichschein bei sich haben.

II. Declaration. 1) Kein Schiffer soll Waaren einladen und verführen, worüber er nicht einen Frachtbrief erhalten hat, woraus Gattung, Menge und Empfänger der Waaren ersichtlich sind.

2) Alle in den Frachtbriefen verzeichneten, von dem Schiffer in Ladung genommenen Waaren werden in ein Manifest eingetragen, dem die einzelnen Frachtbriefe als Belege dienen.

3) Der Schiffer ist verbunden, durch Vorlegung des Manifestes und der Frachtbriefe, sowie des Aichscheines jedem Mainzollamt, welches er berührt, seine Ladung nachzuweisen.

4) Das Manifest soll nach dem vorschriftsmässigen Formular durch den Schiffer selbst oder für denselben von einem Dritten (mit Ausschluss der Zoll-, Schifffahrts- oder Hafenbeamten) angefertigt, von den darin erwähnten Belegen begleitet und von dem Schiffer unterzeichnet sein, welcher (er sei Patron oder Führer) in allen Fällen für den Inhalt des Manifestes verantwortlich bleibt.

5) In den Manifesten sind die Güter zur Beschleunigung der Abfertigung nach Verschiedenheit der Tarifsätze, welchen sie unterliegen, abzutheilen und zu summiren.

6) Alle unterwegs an der Ladung vorkommenden Ab- und Zugänge sind im Manifeste und zwar am Schlusse desselben als Nachtrag, ohne leeren Zwischenraum zu lassen, nebst dem jedesmaligen Gebührenbetrage vorzumerken und nöthigenfalls wie das Hauptmanifest zu bescheinigen.

7) Das Manifest ist vom Schiffer am letzten Ausladungsorte unverzüglich an die dortselbst angestellten, oder vom nächstgelegenen Mainzollamte dahin abgeordneten Zollbeamten abzuliefern.

8) Die contrahirenden Staaten gestatten zum Zwecke einer geregelten Controle der Zollstellen, dass die Manifeste, welche an der letzten Erhebungsstelle abgegeben worden sind, auf Verlangen der vorgesetzten Verwaltungsbehörde gegenseitig zur Einsicht, unter Vorbehalt der Rücksendung, mitgetheilt werden.

9) Der Führer eines Flosses hat ein Manifest vorzulegen, worin die Gattung und Zahl der verflössten Gegenstände — und zwar für jede dem nämlichen Zollsatze unterliegende Holzgattung im Ganzen — tarifmässig angegeben ist.

10) Bei Schiffen, welche Main und Rhein befahren, sollen die für den letzteren Strom ausgefertigten Manifeste auch für den Rhein gültig sein.

III. Revision der Ladung. 1) Die Zollbeamten an jeder Mainzollstätte vom Einladungsorte an bis zu jenem der Ausladung sind, ohne dass dafür dem Schiffer Gebühren abgenommen werden dürfen, berechtigt, zur Vergleichung der Manifeste mit der Ladung entweder eine blos allgemeine Besichtigung ohne Verrückung der Colli, oder bei obwaltendem näheren Verdachte von Unrichtigkeit eine genauere Untersuchung der Ladung nach Gattung und Menge der Waaren vorzunehmen. Es soll jedoch in allen Fällen unnöthiger Aufenthalt, Belästigung und Parteilichkeit strenge vermieden werden und sind vielmehr alle Mittel, welche die Schifffahrt beschleunigen können, mit ernster Beflissenheit anzuwenden.

2) An den Zollstätten findet bei Abfertigung der Schiffer ohne Unterschied eine strenge Reihenfolge nach der Zeit der Ankunft statt, den Fall ausgenommen, wenn Schiffe durch eine blos allgemeine Besichtigung abgefertigt werden können, welche dann den zur speciellen Untersuchung kommenden, wenn letztere nicht schon begonnen hat, vorgehen.

3) Die vorgenommene Einsicht vom Manifeste und der Befund der stattgehabten Vergleichung ist von den betreffenden Zollbeamten mit genauer Angabe der Zeit und des Ortes, wo dieselbe vor sich gegangen, auf dem Manifeste unentgeltlich zu bestätigen.

4) Die näheren Instructionen für die Zollbeamten, namentlich hinsichtlich der Behandlung der Manifeste, werden von den contrahirenden Regierungen in gleichem Geiste und mit steter Rücksicht auf möglichste Beseitigung alles Aufenthaltes, auf Erleichterung und Beförderung des Handels erlassen werden.

IV. Sonstige Bestimmungen. 1) An Orten, wo sich eine Mainzollstätte befindet, darf nicht ohne Erlaubniss der Zollbehörde, welche jedoch nicht zur Ungebühr verzögert werden soll, aus- oder eingeladen werden. Im Uebertretungsfalle hat der Schiffer (Patron oder Führer) eine nach den mehr oder minder erschwerenden Umständen zu bemessende Geldbusse von 1 fl. 30 kr. bis 15 fl. zu entrichten, vorbehaltlich der übrigen Strafen, welche die Abgabengesetze des Landes gegen voreilige oder heimliche Ausladungen verhängt haben mögen.

2) Dem Schiffer oder Flösser ist an jeder Mainzollstätte über die dort geschehene Zahlung eine Quittung unentgeltlich auszufertigen und die Zahlung überdies unter seinem Manifeste anzumerken. Die Quittungen müssen die Angabe der Gesammtmenge der zollpflichtigen Gegenstände nach den verschiedenen Klassen der Zollsätze abgetheilt und den Betrag des für jede Abtheilung entrichteten Mainzolles, sowie der bezahlten Schiffsgebühr enthalten.

3) Jede Mainzollstätte ist befugt, von dem Schiffer die Vorweisung der Quittungen über die Schifffahrts-Abgaben, die er auf seiner Fahrt zu zahlen schuldig war, zu verlangen.

Wer eine oder mehrere dieser Quittungen auf Erfordern nicht beibringen

kann, wird bis zum gelieferten Beweise des Gegentheils, welcher namentlich durch die auf dem Manifeste vorgemerkten Zahlungsleistungen beigebracht werden kann, als Defraudant betrachtet und behandelt.

V. Uebertretungen und deren Bestrafung. Defraudationen der Mainschifffahrts-Abgaben, sowie sonstige Uebertretungen der zur Sicherung derselben nach Vorstehendem ertheilten Vorschriften sollen vorläufig bis zum Abschluss einer Mainschifffahrts-Ordnung nach analoger Anwendung der Bestimmungen der Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 untersucht und bestraft werden.

Tarife für die provisorische Erhebung der Mainschifffahrts-Abgaben in Baden, Grossherzogthum Hessen, Kurhessen, Frankfurt und Nassau.

I. Die Mainzölle betragen:	zur $^1/_1$ Gebühr	zur $^1/_4$ Gebühr	zur $^1/_{20}$ Gebühr
Zu Wertheim vom Zollcentner	3 kr.*)	$^3/_4$ kr.	$^3/_{20}$ kr.
„ Steinheim „ „	$^1/_2$ „	$^1/_8$ „	$^1/_{40}$ „
„ Hanau „ „	$^3/_4$ „	$^3/_{16}$ „	$^3/_{80}$ „
„ Frankfurt „ „	$1^1/_4$ „	$^5/_{16}$ „	$^1/_{16}$ „
„ Höchst „ „	$1^1/_4$ „	$^5/_{16}$ „	$^1/_{16}$ „

II. Folgende Artikel haben $^1/_4$ der vollen Gebühr zu entrichten:

Asche (unausgelaugte).
Asbest (Erdflachs) roher.
Asphalt (präparirter).
Bruchsteine (behauene), Backofensteine, Mühlensteine, steinerne Platten, Marmor in Blöcken oder Platten, insofern er unverpackt und nicht polirt ist, Lithographiesteine, Flintensteine, feine und grobe Wetz- und Schleifsteine verpackt oder unverpackt.
Bleiglanz.
Bier- und Branntweinhefe, trockene (Presshefe), Weinhefe, Drusen.
Bimsstein.
Binsen.
Bucheln und Buchecker.
Baumrinde aller Art, roh und gemahlen, auch Weidenrinde.
Eichelmehl.
Eisen (altes), auch eiserne Bomben, Granaten, Kugeln und Kanonen (insofern diese Artikel als altes Eisen zu betrachten sind), ferner Gusseisen in Gänsen und Masseln, Roheisen und Stahlmasseln auch Stahlkuchen (ohne weitere Fabrikation).
Eselsspiegel (weisser Glanzstein), v. Mannheim kommend.
Galmey-Erz.
Gelbwurzel (Curcuma).
Gemüse (dürre) oder Hülsenfrüchte aller Art.
Getreide aller Art, einschliesslich der grünen Körner (Suppenkörner) und Mais (Welschkorn, türkischer Waizen). **)
Grätze und Asche von edlen und unedlen Metallen.
Hornstücke (mit Ausnahme der Hornspitzen), Hornschuhe, Hornschläuche (der hohle untere Theil der Hörner).
Hanf und Flachs (ungehechelt und unverpackt).
Kastanien und Nüsse, ausser den grünen Schalen.
Kienruss, Eisenschwärze.
Knochen (ganze) und Knochenstücke zum Verarbeiten.
Kreide, gemahlen und ungemahlen.
Kohlen, pulverisirt.
Krippen, Muscheln und Schalen aus Sandsteinen; ingleichen unpolirte und unverpackte Marmor-Arbeiten.

*) Jetzt $2^1/_2$ kr.

**) Von Getreide aller Art wird vorerst zu Hanau der Kurhessische Zoll noch zur ganzen Gebühr (vierfach) erhoben.

Lauge (concentrirte), Seifensieder- oder alkalische Lauge.
Lumpen.
Malz.
Marienglas (auch unter der Benennung Fraueneis oder Frauenglas).
Mehl, Gries und Grütze aus Getreide aller Art.*)
Meerschaum, roher.
Oelkuchen und Mehl daraus.
Pech aller Art, ohne Unterscheidung zwischen schiffsschwarzem oder Schusterpech einer Seits, und zwischen gelbem und weissem anderer Seits; desgleichen Harz aller Art, Mineralkitt.
Rothstein oder Röthel, auch Blutstein.
Sämereien, nämlich: Garten- und Feldsämereien und Saamenkörner aller Art, einschliesslich des Senf-, Flöh- und Esparsett-Saamens, jedoch mit Ausnahme der Körner zum Material-, Medicinal- und Fabrikgebrauch, als Anis-, Fenchel-, Koriander-, Kümmel-, Wurmsaamen.
Salzpottasche.
Salz, nämlich Koch-, Stein- und Viehsalz.
Schmergel, Amarilstein.
Theer und Mineraltheer.
Wau und Waid.
Wismuth.
Zunder (Feuerschwamm).

III. Einem $^1/_{20}$ der vollen Gebühr unterliegen:

Alaunsteine (Alaunschiefer) und Alaunerde.
Artillerie-Requisite, Munition zum Militärgebrauch.
Asphalt (Judenpech), roher.
Brennholz aller Art, Holzkohlen, Wellen und Reisig, auch Hobel- u. Zimmerspäne.
Blut.
Cement.
Cichorien (getrocknete).
Erze (rohe) aller Art, sofern nicht hinsichtlich einzelner Arten etwas Anderes speciell vorgeschrieben ist, auch Braunstein.
Erdharz (Bergharz).
Flechse und Füsse von Thieren.
Fässer (gebrauchte, leere).
Gebrannte Steine aller Art, auch Dachziegel.
Geriss, Steinkohlen, Coaks.
Gyps (gebrannter).
Glasgallen.
Hornabfälle, Hornschabsel, Hornspäne.
Kalk (gebrannter), auch hydraulischer Kalk.
Kleie.
Leien (Schiefersteine).
Leimleder und Abfälle von Häuten, desgl. Lederabfälle (kleine Lederschnitzel).
Lohkuchen, Lohkäse.
Mörtel von Dachziegel und Backsteinen.
Muschelschaalen (gemahlen).
Papierspäne (Abfälle).
Reifstangen von Weiden, auch geschälte und ungeschälte Weiden für Korbmacher.
Rohr für Tüncher.
Runkelrüben (getrocknete).
Sägemehl.
Säcke, alte.
Sandsteine von Engers und Bendorf.
Salzabgang.
Salzlauge.
Salzwasser.
Seegras, Waldhaare.
Schweinsborsten (Abgang von) für Salmiakfabriken.
Schwerspath (unverpackter).
Seifenfluss.
Steinernes Geschirr.
Töpferwaaren (gemeine).
Torf, Torfkohlen.
Tuffsteine (gemahlene und ungemahlene), auch an der Luft getrocknete Bausteine aus gemahlenem Tuffstein.
Trass (gemahlener).
Vitriolstein und Vitriolerde.

IV. Frei vom Mainzolle sind:

Bäume (junge) und Rebensetzlinge.
Birken- und Reisigbesen.
Bierhefe (flüssige).
Branntweinspülig.
Butter, welche nicht in Fässern oder Töpfen verpackt ist.

*) Von Mehl, Getreide, sowie von Kleesaamen wird zu Höchst der Nassauische Zoll vorerst noch doppelt erhoben.

Dünger aller Art, ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken, Stallmist, Düngersalz, Gyps, Kalkasche, Mergel u. s. w.

Eicheln zur Saat und zur Mast.

Eier.

Erde (gemeine), als Gartenerde, gemeiner Sand, Lehm, Kies u. s. w., auch ungefärbter Schreib- und Streusand.

Erde (schwarze u. gelbe), Walker-, Töpfer-, Pfeifen- und Porzellanerde, Sand von Frechem.

Faschinen zum Wasserbau, auch Weidensetzlinge.

Fische (lebende).

Floss- und Schiffsgeräthschaften.

Futterkräuter aller Art, als Gras, Klee, Esparsette, Heu u. s. w.

Gartengewächse (frische, sowohl ausländische, einschliesslich der Gewächse für Treibhäuser, als einheimische), als Blumen, Gemüse u. s. w., überhaupt alle geniessbaren Wurzeln ohne Unterschied, z. B. Kartoffeln, Zwiebeln, desgl. frische Runkelrüben und Cichorien.

Geflügel.

Glasscherben.

Gyps (roher, gemahlen und ungemahlen).

Knochen- oder Beinabfälle, Knochenmehl, alte Knochenstücke zum Verkohlen, gebrannte Knochen, Knochenkohlen.

Krapp in grünen Wurzeln.

Milch.

Moos.

Obst (frisches), auch Nüsse in den Schaalen.

Schilf.

Steine und zwar Bausteine (gebrochene unbehauene), Pflastersteine, Sandsteine von abgebrochenen Gebäuden, rohe ungebrannte Kalksteine und Wacken (rohe zum Fabrikgebrauch).

Stroh, Spreu, Stoppeln.

Schlacken von Erz.

Thiere (lebende).

Trauben (gestossene in offenen Bütten) auch Traubentröstern.

Wascheisen.

Zinn- und Silbersand, Sand zu feinen Gussarbeiten.

V. Von Bau- und Nutzholz wird erhoben:

Gegenstände.	Maass-stab.	Tarifsätze in				
		Wertheim.	Steinheim.	Hanau.	Frankfurt.	Höchst.
		kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Bau- und Werkholz . . . . soweit es unten nicht besonders aufgeführt ist.	1 Zoll-Ctr.	1/2	1/10	1/2	1/4	4/5
Eichenholz in Stämmen und Stäben (sogenanntes Holländerholz):						
1) Eichbäume über 30 Fuss lang . . .	1 Baum	18	6	6	6	12
2) Halbbäume, Ruthen, Klötze	2 Stück	18	6	6	6	12
3) Wagenschösse	8 "					
4) Pfeifhölzer	16 "					
5) Knapphölzer	32 "					
6) Ranzen	48 "					
Mastbäume	1 Baum	9	3½	5	8	10
Stammholz (weiches) in Böden:						
1) gemeine Böden (von 7—10 Stämmen) .	1 Boden	9	4⅜	7	11½	17
2) Doppelböden (von 3—6 Stämmen) . .	1 "	17	8	12	19¾	32
Stangen (siehe Bau- und Werkholz).						
Pfähle:						
1) aus hartem Holz	1000 Stück	7	1½	5½	5	12½
2) aus weichem Holz	1000 "	5	1	1½	2½	13½

Gegenstände.	Maass-stab.	Tarifsätze in Wertheim.	Steinheim.	Hanau.	Frankfurt.	Höchst.
		kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Fassdauben:						
a) eichene						
1) zu Stückfässern	100 Stück	10	2½	3³/₁₀	5½	11
2) zu Zulastfässern	100 „	5	1½	2⅙	3⅗	5³/₁₀
3) Kleinfassholz (wie Werkholz).						
b) aus weichem Holz	100 „	1½	³/₁₀	½	¾	2⅓
Sägewaaren:						
a) aus weichem Holz:						
1) ordinäre Mainborde	100 „	8⅓	1⅔	7½	4	7⁸/₁₀
2) Doppelborde	100 Stück wie 200 ordinäre Mainborde					
3) breite Borde	100 Stück wie 150					
4) lange Borde (von 16 Schuhe etc.) .	100 Stück wie 250					
5) Latten, ordinäre	400 Stück wie 100					
6) Spalierlatten	800 Stück wie 100					
7) Rahmschenkel	100 Stück wie 100					
8) Bohlen	Im Verhältniss ihres Volumens zu ordinären Brettern (Borden).					
9) Brückenbohlen						
b) aus hartem Holz (wie Werkholz).						

VI. Tarif der Schiffs- (Recognitions-) Gebühren.

Von befrachteten Schiffen von 600 Zollcentner Ladungsfähigkeit und darüber soll ohne Rücksicht auf die Gattung und Grösse der Ladung, sofern diese 300 Zollcentner und darüber beträgt, eine Recognitions-Gebühr nach folgenden Sätzen erhoben werden:

	In Wertheim.		In Steinheim.		In Hanau.		In Frankfurt.		In Höchst.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Von 600 Ctr. und unter 1000 Ctr. Ladungsfähigk.	—	40	—	8	—	12	—	20	—	20
„ 1000 „ „ „ 1500 „ „	1.	40	—	20	—	30	—	50	—	50
„ 1500 „ „ „ 2000 „ „	2.	40	—	32	—	48	1.	20	1.	20
„ 2000 „ „ „ 2500 „ „	3.	40	—	44	1.	6	1.	50	1.	50
„ 2500 „ „ „ 3000 „ „	4.	40	—	56	1.	24	2.	20	2.	20
„ 3000 „ „ „ 3500 „ „	5.	40	1.	8	1.	42	2.	50	2.	50
„ 3500 „ „ „ 4000 „ „	6.	40	1.	20	2.	—	3.	20	3.	20
„ 4000 „ „ „ 4500 „ „	7.	40	1.	32	2.	18	3.	50	3.	50
„ 4500 „ „ „ 5000 „ „	8.	40	1.	44	2.	36	4.	20	4.	20
„ 5000 „ und darüber „	9.	40	1.	56	2.	54	4.	50	4.	50

V. Zu Art. 13 (Seite 164).

Winter- und Schutzhäfen befinden sich zu Strasburg, Freystett, Leopoldshafen, Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Rüdesheim, Bingen, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Orsay, Wesel, Emmerich, Arnheim, Nymwegen, Bommel, Thiel, Gorcum. Die Holländischen Seehäfen dienen ebenfalls als Schutzhäfen.

VI. Zu Art. 14 (Seite 165).

Die Modificationen, welche hinsichtlich der Schifffahrts-Abgaben, insbesondere a) der Schiffsgebühr von den Schiffen und b) des Zolls von der Ladung nach ihrem Centner-Gewicht eingetreten, sind bei Art. 16 (VIII) aufgeführt.

VII. Zu Art. 15 (Seite 165).

Durch die königlich Preussische Verordnung vom 28. December 1836 wurden die früher aufgehobenen Rheinzollämter Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort und Wesel wieder hergestellt, so dass sämmtliche conventionsmässige Erhebungsämter, mit Ausnahme der Niederländischen Zollstellen Vreeswyk-Tiel, Gorcum-Krimpen, wie sie im Artikel 15 aufgeführt sind, bestehen.

Nachdem nämlich durch das königlich Niederländische Gesetz vom 8. August 1850 (conf. Bemerkung zu Artikel 2—9) die Erhebung des Rheinzolls und der Schiffsgebühr (Recognitions-Gebühr) mit dem Vorbehalt eingestellt worden, die Abgaben-Erhebung für die Fahrzeuge derjenigen Staaten wieder eintreten zu lassen, welche etwa die Niederländische Flagge minder günstig behandeln würden als ihre eigene, sind die vorgenannten Niederländischen Zollstellen eingegangen, und ist nur jene von Lobith als Controlstelle beibehalten worden.

VIII. Zu Art. 16 (Seite 165).

Der im Art. 16 unter B erwähnte Tarif für die Schiffsgebühr (Recognitionsgebühr) ist wesentlich abgeändert; der unter C erwähnte Tarif für die Centnerladung ist ganz ausser Geltung und an seine Stelle ein neuer Tarif gekommen, welcher wiederum verschiedene, weiter unten angegebene Abänderungen erfahren hat.

A. Was zunächst die Recognitionsgebühr betrifft, so sind:

I. Wegen deren Erhebung für die Preussische Stromstrecke mit Ausschluss der Strecke von Coblenz bis Caub folgende Bestimmungen in Kraft:

1) Bei dem directen Durchgang kann die Recognitionsgebühr abwärts für die sieben Zollstellen von Coblenz bis Wesel einschliesslich zu Coblenz, aufwärts für die sieben Zollstellen von Emmerich bis Andernach einschliesslich zu Emmerich entrichtet werden.

2) Ebenso ist gestattet,
   a) bei der Einfahrt abwärts über Coblenz und aufwärts über Emmerich mit der Bestimmung nach einem Rheinhafen oder anderen Orte innerhalb der Rheinstrecke zwischen beiden vorgenannten Zollstellen, ferner
   b) bei der Abfahrt von einem solchen Hafen oder Orte abwärts über Emmerich und aufwärts über Coblenz hinaus, und endlich
   c) bei der Binnenfahrt innerhalb der Rheinstrecke zwischen Coblenz und Emmerich

   das Recognitionsgeld in dem Falle *a* für die bis zum Bestimmungsorte zu passirenden Zollstellen gleich beim Eingange zu Coblenz oder Emmerich, in dem Falle *b* für die bei dem Ausgange über Coblenz oder Emmerich zu passirenden Zollstellen erst bei diesen letztgenannten Zollämtern, in dem Falle *c* aber für die bei der Binnenfahrt zu passirenden Zollstellen bei dem Rheinzollamte des Abfahrtsortes oder bei dem zunächst berührten zu entrichten.

3) Bei der Binnenfahrt auf der Rheinstrecke zwischen Coblenz und Emmerich, ohne Ueberschreitung der einen oder der andern dieser beiden Zollstellen, bleiben alle inländischen und mit Rücksicht auf bestehende Verhältnisse alle Fahrzeuge der Unterthanen von Bayern, Württemberg, Baden, dem Grossherzogthum Hessen, der freien Stadt Frankfurt a. M. (und in Folge des Vertrages mit Niederland vom 31. Dec. 1851 auch von Niederland) vom Recognitionsgeld befreit.

II. Seit dem 1. October 1847 ist im Einverständniss sämmtlicher Uferstaaten die Schiffsgebühr von allen unbeladenen Schiffen (mit Einschluss der unbeladenen Schleppdampfschiffe) erlassen, und nur den Führern solcher Schiffe auferlegt, sich wie früher bei den Erhebungsämtern anzumelden, um die vorgeschriebenen Formalitäten zu erfüllen.

III. Seit dem 1. Januar 1849 wird den beladenen Segelschiffen die Hälfte der tarifmässigen Schiffsgebühr nachgelassen.

IV. Dampfschleppschiffe, welche durch Sturm, Eis, Hochwasser oder andere Zufälle gezwungen sind, ihre angehängten Fahrzeuge auf einer und derselben Reise momentan zurückzulassen, haben bei einem jeden Erhebungsamte die Recognitionsgebühren nur einmal zu entrichten.

B. In Bezug auf den Zoll von der Ladung.

Der definitive Rheinzolltarif erschien im Jahre 1845. Der diesen Tarif betreffende XVI. Supplementarartikel lautet folgendermassen:

Der in den Artikeln 16, 18, 19 und folgenden der Convention vom 31. März 1831 und in den Supplementarartikeln zu dieser Convention erwähnte provisorische Tarif Lit. C. tritt am 31. Tage nach erfolgter Auswechselung und Hinterlegung der Ratificationen des gegenwärtigen Supplementarartikels ausser Kraft, und an seine Stelle der im Artikel 18 der gedachten Convention vorgeschriebene nachfolgende definitive Tarif Lit. C.

Tarif für den Rheinzoll.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft werden und die nicht ausdrücklich ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Centner an Rheinzoll erhoben:

	Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
1	der Badisch-Französisch. Gränze . . .	Breisach . . .	Breisach . . .	12	01	Breisach . . .	18	05
2	Breisach . . .	Strasburg . .	desgl.	15	17	Gr. Rheinbrücke bei Strasburg .	22	81
3	Strasburg . .	zur Lauter . .	Gr. Rheinbrücke bei Strasburg .	14	49	Strasburg . .	21	79
	zur Lauter .	Neuburg . . .	Neuburg . . .	—	47	Neuburg . . .	—	70
4	Neuburg . . .	Mannheim . .	Neuburg . . .	23	51	Mannheim . .	35	36
5	Mannheim . .	Mainz.	Mannheim . .	18	24	Mainz.	27	42
6	Mainz	Caub	Mainz.	10	—	Caub	15	03
7	Caub	Coblenz. . . .	Caub	9	39	Coblenz. . . .	14	11
8	Coblenz . . .	Andernach . .	Coblenz. . . .	4	46	Andernach . .	6	70
9	Andernach . .	Linz.	Andernach . .	3	51	Linz.	5	27
10	Linz.	Cöln.	Linz.	12	05	Cöln.	18	12
11	Cöln.	Düsseldorf . .	Cöln.	11	63	Düsseldorf . .	17	49
12	Düsseldorf . .	Ruhrort	Düsseldorf . .	7	52	Ruhrort. . . .	11	31
13	Ruhrort. . . .	Wesel	Ruhrort	7	04	Wesel	10	59
14	Wesel	Niederländisch-Preuss. Gränze bei Schenkenschanz	Wesel	10	74	Emmerich . .	16	15
			Wenn den Leck *abwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn den Leck *aufwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu		
15	Lobith	Vreeswyk. . .	Lobith	13	51	Vreeswyk. . .	20	30
16	Vreeswyk. . .	Krimpen . . .	Vreeswyk. . .	5	73	Krimpen . . .	8	61
			Wenn die Waal *abwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn die Waal *aufwärts* gefahren wird, an der Zollstelle zu		
17	Lobith	Tiel	Lobith	11	—	Tiel	16	53
18	Tiel	Gorcum. . . .	Tiel	8	24	Gorcum. . . .	12	38

Dieser definitive Tarif hat, wie bereits der frühere provisorische, mancherlei Modificationen erlitten, welche hier folgen:

I. Frankreich lässt keine Rheinschifffahrts-Abgaben für die Strecke von der Lauter bis zum Hafen von Strasburg, und ebensowenig für die Strecke aus dem Hafen von Strasburg bis zur Lauter erheben.

II. Baden lässt *a*) für alle Versendungen, welche zu Berg die Erhebungs-Aemter Strasburg und Breisach passiren, den badischen Antheil an dem Er-

trage der Aemter zu Mannheim, Strasburg und Breisach bis auf 15 p. Ct. zurückerstatten. *b*) Es findet ferner, in Folge des Vertrages vom 12. Mai 1835 über den Beitritt zum Zollverein (Art. 15), seit dem 1. Januar 1836 eine Begünstigung der Gegenstände des freien Verkehrs dieses Landes, sowie des Grossherzogthums Hessen und der Königreiche Preussen, Bayern und Württemberg, und seit 1836 der freien Stadt Frankfurt (in Folge des Vertrages vom 31. December 1851 auch von Niederland), mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Waaren, bei den Rhein- und Neckar-Zöllen, mit Vorbehalt der Recognitions-Gebühr, in der Art statt:

> „dass auf der Badischen Rheinstrecke von der grossherzoglich Hessischen Grenze bis Neuburg der Nachlass in dem vollen Rheinzoll, vorbehaltlich der Recognitionsgebühr, besteht. Auf der Station Mannheim wird aber der grossherzoglich Hessische Antheil an den Rheinzöllen forterhoben." *)

III. In Bayern, bei dem Rheinzollamt Neuburg, tritt bei der Thalfahrt für die Gegenstände des freien Verkehrs, mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen, die volle Befreiung von den Rheinzöllen ein.

IV. Im Grossherzogthum Hessen sind seit dem 1. Januar 1836 alle Gegenstände des freien Verkehrs des eigenen Landes und der Königreiche Preussen, Bayern und Württemberg, sowie des Grossherzogthums Baden und der freien Stadt Frankfurt, welche die Rheinstelle Mainz passiren, mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse, von dem grossherzoglichen Antheil an den Rheinzöllen zu Mainz, mit Vorbehalt der Recognitionsgebühr, befreit. (In Folge des Vertrages vom 31. December 1851 nun auch auf Niederland ausgedehnt.)

Diese Befreiung bezieht sich zugleich auch auf die königlich Preussischen, königl. Bayerischen und grossh. Badischen Antheile an der Rheinzollerhebung der Station Mainz, nicht aber auf den herzogl. Nassauischen Antheil.

Die grossherzoglich Hessischen Antheile an der Rheinzollerhebung zu Mannheim werden dagegen, ebenso wie die Antheile des Grossherzogthums an der Rheinzollerhebung zu Caub, nach wie vor forterhoben.

V. Nassau. Für die herzoglich Nassauische Rheinstrecke wurde mit Preussen am 1. Mai 1841 Folgendes vereinbaret:

1) Es sollen der Schifffahrt der herzoglich Nassauischen Unterthanen, sowie den aus den herzoglich Nassauischen Rhein-, Main- und Lahn-Häfen kommenden Waaren und Gegenständen hinsichtlich der Schifffahrts-Abgaben, welche für Preussische Rechnung erhoben werden, dieselben Erleichterungen zu Theil werden, welche nach dem Tarif vom 28. December 1836 den Unterthanen von Bayern, Württemberg, Baden, des Grossherzogthums Hessen

*) Auf den sämmtlichen Neckarstationen beträgt der Nachlass 2/3 der Neckarzölle, vorbehaltlich der Recognitions-Gebühr.

und der freien Stadt Frankfurt und den aus den Häfen dieser Staaten herkommenden Ladungen zugestanden sind (in Folge des Vertrages vom 31. December 1851 auch von Niederland).

2) Herzoglich Nassauischer Seits wird dagegen gewährt:

a) Die Befreiung von den Nassauischen Rhein-, Main- und Lahnzöllen (mit Vorbehalt 1) der Recognitionsgelder und 2) des Schleusengeldes auf der Lahn) für alle Steinkohlen, alles Getreide und für Oelfrüchte aller Art, welche im freien Verkehr aus Preussischen Häfen und den, diesen hinsichtlich der Entrichtung der Schifffahrts-Abgaben auf der ausschliesslich Preussischen Rheinstrecke gleichgestellten Fahrzeugen verschifft werden;

b) Befreiung des Preussischen Binnenverkehrs in Preussischen Schiffen, innerhalb der Strecke von der Nahe bis Coblenz, mit Landesprodukten von dem Nassauischen Rheinzolle zu Caub, mit Ausnahme der Recognitionsgelder.

Es wird gegenseitig vorbehalten, geeignete Maassregeln zu treffen, um eine missbräuchliche Benutzung der zu Nr. 2 Lit. b. gedachten Befreiung zum Vortheile anderer, an derselben nicht Theil nehmenden Regierungen und deren Unterthanen zu vermeiden; insbesondere soll eine nähere Abrede hinsichtlich der Bescheinigungen getroffen werden, von deren Vorzeigung bei dem Rheinzollamte zu Caub die Gewährung derselben abhängig sein soll.

3) Die königlich Preussische Regierung behält sich vor, den zu Nr. 1 gedachten Tarif der Schifffahrts-Abgaben auf dem Rhein und der Mosel vom 28. December 1836 abzuändern.

VI. Preussen. Für die königlich Preussische Rheinstrecke gelten folgende Vorschriften:

1) Die Bestimmungen wegen des Recognitionsgeldes (confr. Bemerkungen ad Art. 16 Lit. A. Nr. 1), nach welchen das Recognitionsgeld sowohl bei dem directen Durchgange, als bei der Einfahrt nach einem Rheinhafen oder anderen Orte, gleich wie bei der Abfahrt aus einem solchen über Emmerich und Coblenz hinaus, oder aber bei der Binnenfahrt, zwischen beiden vorgenannten Rheinzollstellen, für die ganze zu passirende Strecke, nach Verschiedenheit der Fälle, gleich bei der Einfahrt, beim Ausgange oder bei dem Rheinzollamte des Abfahrtsortes oder dem zunächst belegenen entrichtet werden kann, — finden ebenmässig auch auf die Erlegung des Rheinzolles Anwendung.

2) Wenn bei der zollpflichtigen Waarendurchfuhr in Fahrzeugen der Unterthanen von Bayern, Württemberg, Baden, dem Grossherzogthum Hessen, der freien Stadt Frankfurt a. M., und in Folge des Vertrags vom 31. December 1851 auch von Niederland, auf dem Rhein oder auf dem Rheine und der Mosel ein Umschlag der Waaren in den Häfen am Rhein eintritt, so wird der Rheinzoll nicht beim Eingange, sondern nach der Wahl des Waarenführers entweder erst beim Ausgange, an der letzten Rheinzollstelle, also ab-

wärts beim Rheinzollamt Emmerich und aufwärts beim Rheinzollamt Coblenz, oder auch am Umladungsorte, falls derselbe eine Rheinzollstelle besitzt, erhoben.

3) Von Gegenständen, welche in den vorgedachten Fahrzeugen entweder

a) aus dem freien Verkehr des Inlands stromabwärts über Emmerich ausgeführt werden, oder

b) blos innerhalb Landes auf dem Rhein transportirt, oder aber

c) sei es unmittelbar vom Ausland oder, mit Vorbehalt des noch zu erledigenden Steueranspruchs, unter Steuercontrole aus zollvereinten Staaten,

mit der Bestimmung nach einem inländischen Orte eingeführt werden, wird ohne Unterschied, ob die Erlegung der tarifmässigen Landesabgaben von denselben gleich beim Eingange an der Grenze, oder aber erst am Orte der Ausladung erfolgt, kein Rheinzoll erhoben.

Dieselbe Befreiung geniessen Ruhrkohlen beim Ausgange über Emmerich, ausnahmsweise ohne Rücksicht auf die Nationalität der Fahrzeuge, in welchen die Ausfuhr stattfindet.

Ebenso bleiben diejenigen Gegenstände, welche in den vorgedachten Fahrzeugen aus dem freien Verkehr des Inlands stromaufwärts über Coblenz ausgeführt werden, jedoch mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse, von der Rheinzoll-Entrichtung befreit.

4) Ferner sind vom Rheinzoll befreit: Alle im steuerlich freien Verkehr befindlichen Gegenstände, mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse, welche in Fahrzeugen, wie solche unter 2 bezeichnet worden, rheinabwärts aus den oberhalb Coblenz belegenen Preussischen Landestheilen, aus den königl. Bayerischen, königl. Württembergischen, grossh. Badischen, grossh. Hessischen Landen und aus dem Gebiet der freien Stadt Frankfurt a. M. ein- oder durchgeführt werden.

5) Wenn bei der Waarendurchfuhr nur ein Theil der Preussischen Rheinstrecke benutzt wird, sei es, dass die Waaren zu Lande eingehen, oder rheinwärts, jedoch in den vorgedachten Fahrzeugen ausgehen, oder, dass die Einfuhr stromwärts in den mehrerwähnten Fahrzeugen, die Ausfuhr aber auf Landwegen erfolgt, so wird der Rheinzoll nur in den Fällen erhoben, in welchen der Waareneingang oder Ausgang auf Landwegen des linken Rheinufers stattfindet, und zwar beim Ausgang stromwärts vom Ausgangsamte, beim Ausgange landwärts aber beim Rheinzollamte des Hafenplatzes.

6) Ladungen, welche rheinabwärts über Coblenz eingehen und moselwärts über Trier ausgehen, oder umgekehrt ein- und über Coblenz ausgehen, sind für die Rheinstrecke vom Rheinzollamte zu Coblenz bis zur Mosel vom Rheinzoll frei.

VII. Frankfurt, durch Vertrag vom 2. Januar 1836 dem Zollvereine beigetreten, hat mit der grossh. Hessischen Regierung eine am 1. Juni 1846 ins Leben getretene Vereinbarung getroffen, nach welcher

1) alle nicht zu notorisch ausserdeutschen Erzeugnissen gehörigen Gegenstände des freien Verkehrs, welche aus dem Hafen von Frankfurt kommen und die grossh. Rheinzollstelle zu Mainz passiren, von dem grossh. Antheile an der Rheinzoll-Erhebung daselbst, mit Ausnahme der Recognitionsgebühr, befreit sind;

2) alle Gegenstände der unter 1 gedachten Art, welche aus grossh. Hessischen Rhein-, Main- und Neckarhäfen abgehen und auf dem Main mit Berührung des Main-Zollamtes verschickt werden, die Befreiung von der Entrichtung des Mainzolles geniessen.

Nach einer Verfügung vom Jahre 1854 bleibt diese Uebereinkunft mit Frankfurt wegen gegenseitiger Erleichterung in den Mainschifffahrts-Abgaben auch für die Dauer der neuen Zollvereins-Periode in Wirksamkeit.

Kurhessen ist den zwischen den anderen Mainufer-Staaten getroffenen Vereinbarungen nicht beigetreten und darum der mehrgedachten Begünstigungen nicht theilhaftig.

Im Jahre 1851 wurden ferner unter den Regierungen von Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preussen (durch den Vertrag vom 31. December 1851 erhält Niederland gleiche Berechtigung) für die Periode vom 1. Oktober 1851 bis Ende 1853 folgende Bestimmungen vereinbaret: 1) Baden, Bayern und Preussen lassen von den unter der Flagge eines deutschen Uferstaates auf dem vereinsländischen Rheine von Emmerich bis zur Lauter beförderten, der ganzen Rheinzoll-Gebühr (Suppl.-Artikel XVI zur Rheinschifffahrtsacte vom 31. März 1831) unterworfenen Gegenständen, welche bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Linz, Andernach, Coblenz, Mainz, Mannheim und Neuburg; bei der Thalfahrt die Zollstellen zu Neuburg, Mannheim, Caub, Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort und Wesel, oder eine oder einige dieser Zollstellen passiren, jene Gebühr für ihre beziehungsweisen Antheile an den bei den gedachten Zollstellen vorkommenden Hebungen nur zur Hälfte erheben. 2) Hessen und Nassau lassen von dem gleichen Zeitpunkte an von den unter der Flagge eines deutschen Rheinufer-Staates auf dem Rheine beförderten, der ganzen Rheinzoll-Gebühr unterworfenen Gegenständen, welche bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Caub, Coblenz und Mainz, oder eine oder zwei von diesen Zollstellen passiren, jene Gebühr für ihren beziehungsweisen Antheil an den, bei den vorgedachten Zollstellen vorkommenden Hebungen nur zwei Dritttheile erheben; dieselbe Ermässigung gewährt Preussen für seinen Antheil an dem Cauber Bergzoll.

3) Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preussen lassen von folgenden, unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates auf dem Rheine beförderten Gegenständen: Kreuzbeeren, Quercitron, Safflor, Aloë, Galläpfel, Sumach, Farbhölzer in Blöcken, Weinstein, Salpeter nur ein Viertel, und von Häringen nur $^1/_{20}$ des Rheinzolles sowohl bei der Bergfahrt, als auch bei der Thalfahrt erheben.

4) Die unter 1, 2, 3 eintretenden Ermässigungen sollen nur als eine theilweise Einstellung der Erhebung unter den deutschen Uferstaaten betrachtet werden.

5) Es ward aber ausdrücklich vorbehalten, die vorstehend verabredeten Rheinzollermässigungen (1 — 3) auch in Betreff solcher Gegenstände eintreten zu lassen, welche nicht unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates befördert werden.

Hiernach wurde folgender Tarif über die Erhebung des Rheinzolles für die Strecke von der Lauter bis Emmerich für alle Gegenstände welche unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates, oder unter einer derselben gleichgestellten Flagge transportirt werden, festgestellt:

N⁰	Für die Rheinstrecke		Bei der Thalfahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
	A. Von allen Gütern, welche der ganzen Gebühr unterliegen:							
1	der Lauter .	Neuburg. . .	Neuburg. . .	—	23	Neuburg. . .	—	35
2	Neuburg . .	Mannheim .	Neuburg. . .	11	76	Mannheim .	17	68
3	Mannheim .	Mainz	Mannheim .	16	67	Mainz	17	50
4	Mainz	Caub.	Mainz	10	—	Caub	10	2
5	Caub	Coblenz . . .	Caub.	6	83	Coblenz . . .	8	12
6	Coblenz . . .	Andernach .	Coblenz . . .	2	23	Andernach .	3	35
7	Andernach .	Linz	Andernach .	1	76	Linz	2	63
8	Linz	Cöln	Linz	6	2	Cöln	9	6
9	Cöln	Düsseldorf .	Cöln	5	82	Düsseldorf .	8	75
10	Düsseldorf .	Ruhrort . . .	Düsseldorf .	3	76	Ruhrort . . .	5	65
11	Ruhrort . . .	Wesel	Ruhrort . . .	3	52	Wesel	5	30
12	Wesel	zur niederl.-preuss. Grze.	Wesel	5	37	Emmerich. .	8	7
	B. Von den Gütern zur ganzen Gebühr, welche den Rhein verlassen und in die Lahn einlaufen:							
13	Caub.	in die Lahn.	Caub.	6	8	——	—	—
14	von der Lahn	Coblenz . . .	——	—	—	Coblenz . . .	1	3

C. Ausnahmen. Diejenigen Waaren, welche nach der bestehenden Uebereinkunft einer geringeren Gebühr als der ganzen unterliegen, sollen fortwährend die in der gedachten Convention stipulirte $^1/_4$, beziehungsweise $^1/_{20}$ Gebühr entrichten.

Jedoch wurden den Ausnahmen von der ganzen conventionsmässigen Gebühr noch hinzugefügt die folgenden Waarenartikel, sofern sie gleichfalls unter der Flagge eines deutschen Uferstaates oder einer derselben gleichgestellten Flagge transportirt werden, und zwar:

a) zur $^1/_4$ Gebühr: Kreuzbeeren, Quercitron, Safflor, Aloë, Galläpfel, Sumach, Farbhölzer in Blöcken, Weinstein, Salpeter.

b) Zur $^1/_{20}$ Gebühr: Häringe.

D. Bau- und Nutzholz. Die vorstehenden Tarifsätze A. B. sollen auch ihre Anwendung auf den Transport von Bau- und Nutz-Holz, wie auch auf die Flösse finden, welche unter einer der Flaggen der deutschen Uferstaaten, oder einer anderen, derselben gleichgestellten Flagge transportirt werden.

Die Französische und die Niederländische Flagge sind vom 1. Oktober 1851 an de facto der nämlichen Zollermässigungen theilhaftig.

Der Niederländischen Flagge sind diese Ermässigungen durch den Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 31. December 1851 formell zugesichert.

Diese im Jahre 1851 für die Periode bis Ende 1853 getroffene Vereinbarung ist noch fortwährend in Wirksamkeit.

Demnach gilt der definitive Tarif vom Jahre 1845 nur für diejenigen Waaren, welche der $^1/_4$ Gebühr und der $^1/_{20}$ Gebühr unterliegen, der Tarif von 1851 aber für die Waaren zur $^1/_1$ Gebühr, alle jedoch unter den übrigen Modificationen über gänzliche und theilweise Befreiungen.

Das vollständige Verzeichniss der von der ganzen Gebühr ausgenommenen Waaren findet sich in Nr. XI zu Artikel 19.

Die hier folgenden Tabellen weisen nach, welche Sätze von den, der Quart-Gebühr und der $^1/_{20}$ Gebühr (NB. des älteren Tarifs) unterworfenen Gegenständen streckenweise, beziehungsweise im Ganzen, mit Unterscheidung der Auslands- und der Inlands-Güter erhoben werden, wenn sie überhaupt nicht die Begünstigung der Befreiung geniessen.

Von den **der ganzen Gebühr** unterworfenen Waaren für die Strecke von Strasburg bis Rotterdam und umgekehrt wird erhoben:

In der Thalfahrt.

Bis	Mannheim.				Mainz.				Coblenz.				Cöln.				Emmerich.				Rotterdam.			
	Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.	
	C.	M.	C.	M.	C	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.
Von Strasburg-Kehl, ohne Durchfahrt durch die Rheinbrücke, vom Centner à 50 Kil. . . .	11	99	—	—	28	66	15	10	45	49	26	93	55	50	26	93	73	97	26	93	73	97	26	93
Von Mannheim					16	67	15	10	33	50	26	93	43	51	26	93	61	98	26	93	61	98	26	93
Von Mainz									16	83	11	83	26	84	11	83	45	31	11	83	45	31	11	83
Von Coblenz													10	1	—	—	28	48	—	—	28	48	—	—
Von Cöln																	18	47	—	—	18	47	—	—
Von Emmerich																					—	—	—	—

In der Bergfahrt.

Bis	Emmerich.				Cöln.				Coblenz.				Mainz.				Mannheim.				Strasburg.			
	Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.	
Von Rotterdam . . .	—	—	—	—	27	77	—	—	42	81	—	—	60	95	18	14	78	45	18	14	96	48	18	14
Von Emmerich *)					27	77	—	—	42	81	—	—	60	95	18	14	78	45	18	14	96	48	18	14
Von Cöln									15	4	—	—	33	18	18	14	50	68	18	14	68	71	18	14
Von Coblenz													18	14	18	14	35	64	18	14	53	67	18	14
Von Mainz																	17	50	—	—	35	53	—	—
Von Mannheim																					18	3	—	—

*) Von allen ausländischen Gütern, welche in einem Preussischen Hafen ausgeladen werden sollen, wird der Rheinzoll für die Preussische Strecke zwischen Emmerich und Coblenz gar nicht erhoben; bei der Weiterversendung aus einem Preussischen Hafen **rheinwärts** über die Preussische Grenze hinaus nachträglich aber noch erhoben.

Von den in die Quartgebühr klassificirten Waaren wird erhoben:

In der Thalfahrt.

	In Neuburg Mannheim.				Bis Mainz.				Caub.				Coblenz.				Cöln.				Emmerich.				Rotterdam.			
	Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.	
	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.
Von Strasburg-Kehl, ohne Durchfahrt durch die Rheinbrücke, vom Centner à 50 Kil. . .	5	995	—	—	10	555	3	78	13	055	5	03	15	4025	7	3775	20	4075	7	3775	29	64	7	3775	29	64	7	3775
Von Mannheim					4	56	3	78	7	06	5	03	9	4075	7	3775	14	4125	7	3775	23	6450	7	3775	23	6450	7	3775
Von Mainz									2	50	1	25	4	8475	3	5975	9	8525	3	5975	19	0850	3	5975	19	0850	3	5975
Von Caub													2	3475	2	3475	7	3525	2	3475	16	5850	2	3475	16	5850	2	3475
Von Coblenz																	5	005	—	—	14	2375	—	—	14	2375	—	—
Von Cöln																					9	2325	—	—	9	2325	—	—
Von Emmerich																									—	—	—	—

In der Bergfahrt.

Bis	Emmerich.				Cöln.				Coblenz.				Caub.				Mainz.				Mannheim.				Strasburg.			
	Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.	
Von Rotterdam. . . .	—	—	—	—	13	885	—	—	21	4075	—	—	24	9350	3	5275	28	6925	7	2850	35	5475	7	2850	44	5625	7	2850
Von Emmerich					13	885	—	—	21	4075	—	—	24	9350	3	5275	28	6925	7	2850	35	5475	7	2850	44	5625	7	2850
Von Cöln									7	5225	—	—	11	0500	3	5275	14	80725	7	2850	21	66225	7	2850	30	67725	7	2850
Von Coblenz													3	5275	3	5275	7	2850	7	2850	14	1340	7	2850	23	155	7	2850
Von Caub																	3	7575	3	7575	10	6125	3	7575	19	6275	3	7575
Von Mainz																					6	855	—	—	15	870	—	—
Von Mannheim																									9	015	—	—

Von den in die $^1/_{20}$ Gebühr klassificirten Waaren wird erhoben:

In der Thalfahrt.

Bis	Mannheim.				Mainz.				Caub.				Coblenz.				Cöln.				Emmerich.				Rotterdam.			
	Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inland.		Ausld.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.	
	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.
Von der Lauter . . .	1	199	—	—	2	111	0	756	2	611	1	006	3	0805	1	4695	4	0815	1	4755	5	928	1	4755	5	928	1	4753
Von Mannheim					0	912	0	75	1	412	1	006	1	8815	1	4695	2	8825	1	4755	4	729	1	4755	4	729	1	4753
Von Mainz									0	50	0	25	0	9695	0	7195	1	9705	0	7195	3	817	0	7195	3	817	0	7195
Von Caub													0	4695	0	4695	1	4705	0	4695	3	317	0	4695	3	317	0	4695
Von Coblenz																	1	001	—	—	2	8475	—	—	2	8475	—	—
Von Cöln																					1	8465	—	—	1	8465	—	—
Von Emmerich																									—	—	—	—

In der Bergfahrt.

Bis	Emmerich.				Cöln.				Coblenz.				Caub.				Mainz.				Mannheim.				Strasburg.			
	Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inld.		Ausld.		Inland.		Ausld.		Inland.		Ausland.		Inland.		Ausland.		Inland.	
Von Rotterdam. . . .	—	—	—	—	2	777	—	—	4	2815	—	—	4	9870	0	7055	5	7385	1	4570	7	1095	1	4570	8	9125	1	4570
Von Emmerich					2	777	—	—	4	2815	—	—	4	9870	0	7055	5	7385	1	4570	7	1095	1	4570	8	9125	1	4570
Von Cöln									1	5045	—	—	2	21	0	7055	2	9615	1	4570	4	3325	1	4570	6	1355	1	4570
Von Coblenz													0	7055	0	7055	1	4570	1	4570	2	828	1	4570	4	6310	1	4570
Von Caub																	0	7515	0	7515	2	1225	0	7515	3	9255	0	7515
Von Mainz																					1	371	—	—	3	174	—	—
Von Mannheim																									1	803	—	—

IX. Zu Art. 17 (Seite 166).

Der Supplementar-Artikel X bestimmt, dass die seit der Convention von 1804 übliche Aichung beibehalten werden solle. Im Jahre 1843 wurde die frühere Vorschrift wegen der gesetzlichen Gebördshöhe beladener Fahrzeuge aufgehoben und bestimmt, dass die Entscheidung, bis zu welcher Einsenkung das Fahrzeug ohne Gefahr beladen werden könne, von den Aich-Commissarien abhänge, welche sich desfalls vorzüglich nach dem Ausspruch der Experten zu richten haben.

Regulativ für die gleichförmige Aichung der Schiffe auf dem Rhein.

1) Für die conventionsmässige Aichung der Schiffe von Decimeter zu Decimeter, von ihrer geringsten bis zur höchsten Ladungs-Einsenkung, ist die stereometrische Vermessung des Schiffsraumes von innen, als allein gültige Methode, von allen Uferstaaten angenommen.

Die bestehenden Instructionen über die Anwendung dieser Aichmethode, sowie über die äussere Bezeichnung des Schiffes, mittelst Anbringung der Aichscalen, bleiben vorbehaltlich einer Revision derselben in Kraft.

2) Die Feststellung und Erhebung der Aichgebühren bleibt den respectiven Regierungen anheimgestellt.

3) Das vollständige Resultat der Aiche von Decimeter zu Decimeter ist in den Aichschein aufzunehmen, welcher dem Schiffer ausgestellt wird, und den derselbe verpflichtet ist, bei sich auf dem Schiffe zu haben und den Rheinzollbeamten vorzulegen.

4) Jedes Rheinzollamt hat nach jedesmal zu machender Aufnahme der Aiche die Resultate auf dem Manifeste genau und vollständig zu vermerken.

Zeigt die Aichscala ein grösseres Gewicht, als das Manifest des Schiffers, so wird der Rheinzoll nach der Aiche erhoben.

Bei Güterladungen aus verschiedenen Tarifklassen wird zu diesem Ende der Mehrbefund, wie früher, verhältnissmässig auf die verschiedenen Tarifklassen der manifestirten Güter vertheilt.

Bringt der Schiffer späterhin, sei es durch Revision der Aiche, welche, wenn sie zu Gunsten des Schiffers ausfällt, kostenfrei geschieht, sei es durch Verification bei der Ausladung, den rechtsgenügenden Beweis bei, dass er durch die Erhebung des Rheinzolls nach der Aiche prägravirt worden, so findet Rückerstattung des zu viel Erhobenen statt.

Eine Ausnahme von vorstehender Bestimmung tritt jedoch alsdann ein, wenn in der im Art. 28 der Rheinschifffahrts-Ordnung vorgesehenen Weise das Manifest des Schiffers und die Einsenkung des Schiffes bei der Abfahrt beglaubigt sind und diese Einsenkung noch unverändert dieselbe ist. In diesem Falle wird der Rheinzoll nach dem attestirten Manifeste erhoben.

Bei wirklichen oder beabsichtigten Defraudationen der Schifffahrts-Ab-

gaben, finden die Bestimmungen des Titels 7 der Rheinschifffahrts-Ordnung ihre Anwendung.

5) Jeder Rheinuferstaat wird, so weit dies noch nicht geschehen, allein oder im Verein mit anderen Rheinuferstaaten die nöthigen Aichanstalten einrichten, bei welchen die Schiffe seiner Unterthanen zu aichen sind.*)

6) Die Schiffer der Nebenströme, welche den Rhein befahren wollen und dazu berechtigt sind, müssen gleichfalls bei einer solchen Anstalt des Landes, dem sie angehören, ihre Fahrzeuge aichen lassen, wenn ihnen nicht von Seiten ihrer Regierung die Aichanstalt eines anderen Uferstaates mit dessen Einverständniss dazu bezeichnet wird.

Andere den Rhein befahrende und dazu berechtigte Schiffer müssen ihre Schiffe bei irgend einer Aichanstalt eines Rheinuferstaates aichen lassen.

7) Schiffe, die nicht vorschriftsmässig geaicht sind, sollen vom 1. Januar 1839 an in keinem Rheinhafen zur Ladung zugelassen werden.

Wenn die Schiffe zwar geaicht sind, der Schiffer aber den Aichschein nicht vorlegt, geschieht die rheinzollamtliche Abfertigung zwar nach dem Manifeste, jedoch ist der Schiffer alsdann gehalten, für den etwaigen Mehrbetrag des Rheinzolls, nach Ausweis des nachzubringenden Aichscheins, bis dieses geschehen, eine von dem Rheinzollamte zu bestimmende Caution zu leisten.

Die ursprünglichen Bestimmungen über die Schiffsaiche lauten im Wesentlichen folgendermassen:

Die Theorie des Aichens der Schiffe beruht auf der Wasserschwere und ist erfunden, sowie mit dem grössten Nutzen angewendet worden, um das Quantum einer jeden Schiffsladung, von einem Decimeter Einsenkung zu dem andern, für den praktischen Gebrauch schnell zu erkennen.

Ein Schiff, welches geaicht oder cubisch ausgemessen wird, muss daher mit der Mannschaft, der Provision und allen Geräthschaften, die es auf seiner Reise braucht, versehen sein. Ein solches Fahrzeug verdrängt durch seine eigene Schwere und das Gewicht aller auf der Reise erforderlichen Bedürfnisse ebensoviel Wasserschwere aus der horizontalen Ebene der Wasserfläche als es selbst, nebst seiner fremden Last, schwer ist, weil das Wasser nothwendig dem Druck der Einsenkung so lang weichen muss, bis der Punkt des Gleichgewichts erreicht ist.

Diese Schiffseinsenkung wird an den Aussenseiten desselben, sorgfältig und recht sichtbar, sehr genau angezeigt, und heisst leere Einsenkung, weil davon keine Schifffahrtsgebühren zu erheben sind.

*) Für die Französisch-Badische Strecke sind die Aichämter zu Strasburg und Mannheim; für die Bayerisch-Hessisch-Nassauische Rheinstrecke ist das Aichamt zu Mainz; für die Preussische Rheinstrecke sind die Aichämter zu Coblenz, Cöln, Ruhrort und Wesel; für die Niederländische Strecke sind die Aichämter zu Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht bestellt.

Nachdem dieses geschehen ist, wird von dieser Linie an ein jeder Decimeter Höhe des Schiffskörpers bis zur höchsten Ladungsfähigkeit desselben cubisch gemessen. Aus der Anzahl Cubikmeter, welche eine jede dieser Decimeter Schichten enthält, ergibt sich die Centnerzahl, die geladen sein muss, um eine jede dieser Decimeter Schichten ins Wasser zu senken. — Ein Cubikmeter Wasser ist zwanzig Centner schwer (1000 Kilogrammen, zu 50 Kilogrammen [$106^3/_4$ Pf. Cölnisch] der Centner, machen 20 Centner); 1 Cubikmeter Wasser fordert also, bis zu seiner völligen Verdrängung aus der horizontalen Ebene, die Einsenkung von einem Cubikmeter des Schiffskörpers.

Demgemäss wird an den Aussenseiten des Schiffes, am Vorder- und Hintertheile desselben, eine Scala von Decimeter zu Decimeter angezeigt und folgendermassen gebraucht, nämlich:

Wenn das Fahrzeug, mit oder ohne Ladung, an einem Erhebungsamt ankommt, so verfügt ein Beseher sich auf dasselbe und nimmt die Einsenkung auf; hat es keine Ladung, so ist auch kein Decimeter seiner Ladungsfähigkeit eingesenkt; gesetzt nun, es habe eine Ladung und der Beseher fände Einsenkung:

vorne	12 Decimeter
hinten	14 „
zusammen	26 Decimeter
diese nivelirt gibt . . .	13 „

Die Ladung beträgt daher, der Aichscala entsprechend, 6838 Centner.

Instruction über die Anwendung der Schiffsaiche bei der Rheinschifffahrts-Gebührenerhebung.

§. 1. Ehe zur eigentlichen Operation der Verificirung der Ladung eines Fahrzeuges nach der Aiche geschritten wird, muss die Untersuchung vorhergehen, ob das bei Aufnehmung der leeren Tiefe dieses Fahrzeuges gestattete Wasser, die Bretter zum Bestapeln, die Fahrgeräthschaften, Mannschaft, vorhanden seien. Wäre der eine oder andere dieser Gegenstände entweder gar nicht oder in einem andern, als dem angenommenen und in den Aichregistern bemerkten (auch in dem Anhange A zu dieser Instruction nachgewiesenen) Verhältnisse vorhanden, so müsste der Unterschied in angemessenen Anschlag gebracht und bei Bestimmung der Ladung in Art und Maass dafür ab- oder zugesetzt werden, wie solches in dem nächstfolgenden §. näher angegeben wird.

§. 2. Ob mehr oder weniger Wasser in einem zur Verificirung gestellten Fahrzeuge vorhanden sei, als bei der Aichung desselben gestattet worden, lässt sich durch Einsenkung einer Ruthe in die Pumpen ausfindig machen. Ist dessen mehr vorhanden, so muss der Schiffer angehalten werden, solches bis auf das gehörige Maass auspumpen zu lassen, oder wenn zufällige

Ursachen diese Operation gar zu schwierig machen, die Schätzung und Veranschlagung nach dem hier nachstehenden Verhältnisse geschehen. Ist dessen weniger vorhanden, so soll der Abgang in dem Maasse compensirt werden, dass für einen Zoll Wasser *a*) bei niederrheinischen Fahrzeugen und Böndern von 3000 Centnern und darüber 1 Centimeter, *b*) bei mittel- und oberrheinischen Fahrzeugen von 1600 und 3000 Ctr. $1^1/_2$ Centimeter, und bei kleineren nach Verhältniss, an dem untern Decimeter der Scala in Aufrechnung kommen. Dieser nämliche Maassstab wird bei Schätzung und Veranschlagung des Mehr oder Weniger der andern Gegenstände angenommen, welche bei der Aichung eines Fahrzeuges auf demselben entweder vorhanden gewesen, oder als vorhanden betrachtet worden sind. (Siehe Anhang B.)

§. 3. Zur richtigen Aufnahme der Ladungen nach der Aiche ist vor allem erforderlich, dass die Fahrzeuge so viel wie möglich in stillem Wasser unbeweglich gehalten werden. Hieraus folgt, dass solche Aufnahmen nur dann im Fahren geschehen können, wenn ausserordentliche Umstände das Landen der Schiffe verhindern. Solche Umstände können aber bei der Bergfahrt, wo ein Schiff beinahe an jedem Platze und bei jeder Witterung landen kann, nie eintreten. Es folgt weiter, dass während der Untersuchung die auf dem Schiff befindliche Mannschaft sich ruhig verhalten und in der Mitte, theils beim Maste, theils beim Ruder, stehen bleiben müsse. Zur Untersuchung eines auf diese Art ruhig gestellten Fahrzeuges reicht ohne Zweifel ein Beseher hin; bei Sturm und Bergwind hingegen, wo das Fahrzeug nicht leicht in seiner horizontalen Lage gehalten werden kann, wird es am sichersten sein, dass zwei Beamte die Scala auf beiden Seiten zu gleicher Zeit aufnehmen.

§. 4. An den gewöhnlichen Schiffen ist nämlich die Scala doppelt, erst vorn auf der rechten, dann hinten auf der linken Seite; bei den grösseren Schiffen aber vierfach, nämlich auf jeder Seite, erst vorn nächst dem Maste und dem Rangen, dann hinten an der Ruff, angebracht. Auf jeder Scala ist durch den obern Klammer die Ladungsfähigkeit desselben für die Bergfahrt bezeichnet. An Schiffen, wo nur eine solcher Klammern auf der Scala befindlich ist, deutet diese an, dass die Ladungsfähigkeit derselben für die Berg- und Thalfahrt die nämliche sei. Diese Klammern zählen nur von dem mittleren Punkte an, wodurch solche halbirt werden. Das Nämliche gilt von denen, welche die leere Tiefe bezeichnen und in der Mitte durch einen Strich getheilt sind; und so können auch die Nägel, wodurch die stufenweise Einsenkung der Schiffe nach Decimetern angedeutet ist, bei der Aufnahme nur in der Mitte gegriffen werden.

§. 5. Die Scalen dienen zum Maassstabe, um die Einsenkung eines Schiffes danach zu bestimmen. Sie theilen nämlich an den Punkten, wo sie durch die den Wasserzug bildende Linie durchschnitten werden, mittelst dieser Linie den Schiffskörper in zwei Theile, den ausser Wasser gehenden und den unter Wasser versenkten Theil. Die Höhe des erstern von der ganzen

Höhe der Scalen abgezogen, lässt die Höhe des letztern zurück. Z. B. die ganze Höhe der Scalen oder das im Aichregister angegebene Maximum der Ladungshöhe eines Schiffes sei $\overset{\text{M. D.}}{1,2}$; der ausser Wasser gehende Theil betrage $\overset{\text{M. D. C.}}{0,2,4}$, so wird für die Einsenkung zurückbleiben $\overset{\text{M. D. C.}}{0,9,6}$, nämlich

	M. D. C.
von . . .	1,2
ab . . .	0,2,4
bleibt . .	0,9,6

Häufig werden die ausser Wasser stehenden Theile der verschiedenen Scalen an einem Schiffe ungleich befunden; in diesen Fällen muss die Mittelzahl gesucht und solche von dem Maximum der Ladungshöhe abgezogen werden. Z. B. die ausser Wasser stehenden Theile der Scalen des obigen Schiffs gäben

	M. D. C.
vorn	0,2,7
hinten	0,3,2
	M. D. C. M.
so wäre die Mittelzahl	0,2,9,5

	M. D. C. M.
welche von dem Maximum	1,2,0,0
abgezogen von	0,2,9,5
zurücklässt	0,9,0,5

oder an einem grössern Schiffe gäben die ausser Wasser stehenden Theile der verschiedenen Scalen

	M. D. C.
vorn an der rechten Seite	0,4,5
vorn an der linken	0,4,3
hinten an der rechten . . .	0,4,7
hinten an der linken	0,4,5
so wäre die Mittelzahl . .	0,4,5

welche von dem Maximum der Ladungshöhe dieses Schiffes abgezogen werden müsste, um in dem Reste dessen Einsenkung zu finden.

§. 6. Es ist selten, dass die den Wasserzug bildende Linie die Scalen eines geladenen Schiffes genau an den Punkten zwischen zwei Decimetern durchschneidet; gewöhnlich geschieht diese Durchschneidung an Punkten der Scalen, welche in einen Decimeter fallen, dergestalt, dass ein Theil von diesem ausser und ein Theil unter Wasser zu stehen kommt, und dann muss der ausser Wasser stehende Theil desselben besonders gemessen werden. Das Nämliche gilt von dem obern Ende einer Scala, wenn solches mit weniger als einem ganzen Decimeter ausläuft. Man bedient sich zu solchen Messungen der Maassstäbe von Metern und doppelten Decimetern, und nimmt den Bedacht dahin, das Instrument neben der Scala an die Schiffswand dergestalt anzulegen, dass es in senkrechter Linie die Oberfläche des Wassers berühre. Will man die ganze Scala revidiren, so wird an den senkrecht gehaltenen Maassstab bei dem Endpunkte eines jeden Decimeters ein rechter

Winkel angelegt. Der Gebrauch dieses letztern Instrumentes ist besonders nützlich bei Fahrzeugen, bei denen das untere Gebörde, die sogenannte Wange, mehr eingezogen ist als das mittlere; dergleichen sind die Mainschellige, die Moseltrauberten und die Ruhrnachen.

§. 7. Findet sich bei einem geladenen Schiffe eine Scala gegen die andere übermässig, das heisst etwa um mehr als $1^1/_2$ Decimeter eingesenkt, so ist das ein Beweis von unregelmässiger Ladung, wodurch nicht nur die Untersuchung nach Ausweisung der Aiche erschweret, sondern auch die Sicherheit der Güter gefährdet wird. Oft sind dergleichen Ladungen so eingerichtet, dass die übermässige Einsenkung an Theilen des Schiffes stattfindet, wo keine Scalen vorhanden sind, z. B. vorn an der linken Seite im Verhältnisse gegen die Scala an der rechten, und hinten an der rechten Seite im Verhältnisse der Scala an der linken. Die Beseher haben dergleichen Umstände mittelst Anlegung ihrer Fiken auf das sorgfältigste zu untersuchen und je nach Befund die Schiffer anzuhalten, entweder den Ladungen eine regelmässigere Einrichtung zu geben, oder einen Theil der Waaren auszuladen. Diese Weisung betrifft vorzüglich die Beseher derjenigen Bureaux, wo die erste Verification einer Ladung statt hat, und bezieht sich, so wie überhaupt auf alle Gattungen von Gütern, also besonders auf diejenigen, welche die öffentliche Waage nicht passiren.

Anhang A Anzeige der Gegenstände, welche bei Bestimmung der leeren Tiefe der verschiedenen Schiffsgattungen gestattet oder in Anschlag gebracht werden.

I. Holländische und niederrheinische Schiffe.

A. Grosse von 5 bis 10,000 Centner Ladungsfähigkeit und darüber:
  a) 3 Zoll Wasser nächst dem Maste,
  b) 350 Stück trockene Tannenborde zum Durchschlagen und Bestapeln,
  c) alle sowohl zur Berg- als Thalfahrt erforderlichen Geräthschaften.

B. Kleinere und Bönder von 2 bis 5000 Centner Ladungsfähigkeit:
  a) 2 Zoll Wasser nächst dem Maste,
  b) 200 Stück trockene Tannenborde zum obbesagten Gebrauch,
  c) alle sowohl zur Berg- als Thalfahrt erforderlichen Geräthschaften.

II. Ruhr-Kohlennachen.

Ausser den erforderlichen Fahrgeräthschaften sind in den Ruhr-Kohlennachen von 1000 bis 2000 Centner Ladungsfähigkeit in der Mitte der Lade und am Maste $1^1/_2$ Zoll, und in denen von 2000 Centner Ladungsfähigkeit und darüber 2 Zoll Wasser, dabei noch für beide Gattungen 4 bis 6 Centner Geriss zur Feuerung gestattet worden.

III. Mittel- und Oberrheinische Schiffe (Trauberten).

A. Grössere von 2000 bis 3000 Centner Ladungsfähigkeit und darüber:
  a) 2 Zoll Wasser am Maste,
  b) 150 Stück trockene Tannenborde zum Bestapeln,
  c) alle zu dergleichen Schiffen erforderlichen Geräthschaften.

B. Kleinere von 1000 bis 2000 Centner Ladungsfähigkeit:

a) $1^1/_2$ Zoll Wasser am Maste,

b) 100 Stück trockne Tannenborde zu obigem Gebrauche,

c) alle zu derlei Schiffen gehörigen Geräthschaften.

Anhang B. Bestimmung des Maximums der Schiffsgeräthschaften und anderer Gegenstände, womit zufolge Beschlusses der Generaldirection vom 23. April 1806 die zur vorgeschriebenen Vermessung ausgesetzten Schiffe versehen oder beladen sein dürfen; auch des Wassers, welches im Boden gestattet wird.

Für die grossen niederrheinischen oder holländischen Schiffe und schweren Bönder:

1) sechs Anker, nämlich 2 Wasser- und 4 Landeisen;

2) die verschiedenen nöthigen Seile und Stränge nach dem Ermessen der Experten, worunter vorzüglich gerechnet werden: a) ein Kabel-, b) ein Trifttau, c) drei und vier Leinen;

3) die erforderlichen Mast- und Segelgeräthschaften: a) das Fahrsegel mit dem Spriet, b) das Schobersegel mit der sogenannten Raa, c) das Dopsegel und Raa, d) das Besamssegel mit Spriet, e) das Stabfock, f) das Kliefock; g) ein Folterfock als ein Hauptfock zum Thalfahren, h) ein Fülder;

4) die Winden, Schoore und übrigen unumgänglich nöthigen kleinen Geräthschaften;

5) ein halbes Klafter Brandholz und ein Fass Bier.

6) Sonstige Victualien sind nach Verhältniss der zu machenden Reisen zu bestimmen. Für die grossen Schiffereien wird das Personal auf 6 Mann, mit Einschluss des Steuermanns, gerechnet.

7) Für das Wasser am Vordermaste oder der Mittelpumpe wird, wie oben gesagt, nicht über 3 Zoll Höhe gestattet.

Für das beim Aichen von Dampfschiffen und Dampf-Schleppschiffen einzuhaltende Verfahren gelten folgende Bestimmungen:

§. 1. Nachdem das Schiff in stilles Wasser gebracht worden ist, prüft die Schiffsuntersuchungs-Commission zunächst die Tauglichkeit des Fahrzeuges, seiner Geräthschaften und Ausrüstungen. Dann wird der Kessel mit Wasser gefüllt und der Kohlenbedarf an Bord genommen; die zur Fahrt erforderliche, von der Commission aufzuzeichnende Mannschaft versammelt sich auf dem Schiffe; die Anzahl und das festzusetzende Gewicht der Schiffsgeräthschaften wird aufgenommen und sodann wird nach §. 16 der Aichinstruction vom 25. April 1839 die Wasserhöhe auf dem Schiffboden von der Commission bestimmt.

§. 2. Nunmehr wird die 6 Meter lange Setzwage quer über das Schiff gelegt, und solches mit den Bordkanten in eine wagerechte Lage gebracht, was dadurch geschieht, dass man die Lasten im Schiffe so lange vertheilt, bis das Loth der Setzwage richtig einspielt. — Im Beisein der Schiffsunter-

suchungs-Commission wird nun vom Aichamte die leere Einsenkungstiefe durch Klammern bezeichnet. — Ist nämlich nach vorbeschriebener Weise das Schiff wagerecht gerichtet, so begibt man sich in einen Nachen, umfährt das Schiff und befestigt die Klammern so, dass die Wasserlinie die Aichklammer genau halbirt. Solche Aichklammern werden, nach §. 24 der Aichinstruction, an den drei vorgeschriebenen Punkten auf jeder Seite des Fahrzeuges befestiget.

Bei eisernen Schiffen wird die Befestigung der Klammern dadurch bewirkt, dass man an der Stelle, wo sie hinkommen sollen, vorher zwei kleine Löcher durch das Eisenblech der Schiffwand bohrt und daran die Klammern mit Nieten befestiget. Bei eisernen Schiffen brauchen, weil das Befestigen sehr schwierig und mühsam ist, nur zwei Scalen auf jeder Seite des Schiffes angebracht zu werden. Um diese Schwierigkeit mit der Zeit zu beseitigen, sollen künftig beim Neubau und bei bedeutenden Reparaturen eiserner Schiffe, an den letzteren Messingstreifen von angemessener Grösse, in welche demnächst die Aichungsmaasse zu graviren sind, an passlichen Stellen mittelst Annietung angebracht werden.

§. 3. Hiernächst wird von der Schiffsuntersuchungs-Commission, in Gemeinschaft mit dem Aichamte, die höchste Einsenkungstiefe des Schiffes bestimmt und ebenso mit einer Aichklammer bezeichnet, wie diejenige der leeren Einsenkung. Bei hölzernen Schiffen befestigt die Aichcommission, mittelst der eisernen Schrauben, die Aichscala an der äussern Schiffwand so, dass sie mit der Aichklammer für die leere Einsenkung in einer wagerechten Ebene sich befindet, und richtet die Aichscala genau senkrecht mittelst des an derselben angebrachten Bleiloths und der hölzernen Stellschrauben. — Die Befestigung der Aichscala an einem hölzernen Schiffe geschieht dadurch, dass man die eisernen Schrauben etwas in die Schiffwand eindreht. Die Aichscala enthält alle Decimeter einen Einschnitt, die, wenn die Scala in vorgedachter Weise befestigt worden ist, eine horizontale Lage haben. Durch diese Einschnitte führt man das Markireisen bis zur Schiffswand und bezeichnet dadurch, mit feinen Rissen oder Stichen, an der Schiffswand die Höhe von Decimeter zu Decimeter, anfangend vom Punkte der leeren Einsenkung und fortfahrend bis zu dem der höchsten Einsenkung.

Bei eisernen Schiffen, an welchen sich die Scala nicht an die Schiffswand befestigen lässt, hält man an dem Punkte der höchsten Einsenkung ein Senkloth längs einem Meterstöckchen, und überträgt mittelst der Setzwage die Decimeter-Abtheilungen auf dem Zwischenraume zwischen der höchsten und niedrigsten Einsenkung.

Bemerkung. Die höchste Einsenkung eines Dampfschiffes ist abhängig von der Höhenlage der tiefsten Fenster, oder dem Aschloch der Maschinenkammer, oder auch vom Ausgussrohr für das überflüssige Condensations-Wasser. Bei kleinen Dampfschiffen sind, mit Rücksicht auf den durch die Räder bewirkten starken Wellenschlag, gewöhnlich 14, bei grösseren 24 Zoll Gebörd unter dem niedrigsten Fenster oder Aschloch zu lassen, wenn das Ausgussrohr für das Condensations-Wasser nicht etwa noch tiefer liegt. — Wo ein Ausgussrohr für

das Condensations-Wasser zur Seite durch die Schiffswand geht, ist die höchste Einsenkung des Schiffes nur bis zur Unterkante dieses Rohrs zu nehmen.

In Folge der angegebenen Umstände erhält die Aichscala für Dampfschiffe nur die Höhe von 2—3 Decimeter.

§. 4. Die abgetheilten Decimeterpunkte werden durch Aichnägel von vorschriftsmässiger Art in der Weise bezeichnet, dass man in den Punkt des ersten Decimeters über der Tiefe der leeren Einsenkung einen Nagel, in den Punkt des zweiten Decimeters zwei Nägel und so fort einschlägt, so dass die Anzahl der eingeschlagenen Nägel die Anzahl der Decimeter über der leeren Einsenkung bezeichnet. — Ueber der Aichklammer, welche die höchste Einsenkung bezeichnet, wird endlich bei hölzernen Schiffen der Aichbrand, nach §. 18 der Aichinstruction, angebracht.

Bei eisernen Schiffen werden an den Stellen, wo die Aichnägel hintreffen, Löcher durch das Blech gebohrt und darin die Nägel vernietet. Statt des Aichbrandes wird mittelst eines Stahles das Aichzeichen in das Eisen gravirt.

Dieselbe Operation wird bei jeder der in §. 2 bezeichneten Stellen vorgenommen, so dass man an einem Schiffe auf jeder Seite 2 bis 3 solcher durch Klammern und Nägel bezeichneten Aichscalen erhält.

§. 5. Hiernächst wird die Gebordhöhe an den verschiedenen Scalen, nämlich die Höhe von der Mittellinie der obersten Klammer, welche die höchste Einsenkung bezeichnet, bis zu den Fenstern gemessen, sowie die Tiefe der leeren Einsenkung von der untersten Klammer mit der Dicke des Schiffsbodens, ferner noch die Wasserhöhe auf dem Schiffsboden, und diese Höhen werden in den Aichschein eingetragen.

§. 6. Ob die Ausmessung des Schiffes von Innen oder von Aussen, oder stellenweise in der einen oder der andern Art am sichersten erfolgen könne und vorzunehmen sei, bleibt zunächst der pflichtmässigen Beurtheilung des Beamten, der die Messung ausführt, überlassen.

Soll inwendig vermessen werden, so wird zur Bewirkung der Ausmessung des Schiffes gewöhnlich in der Maschinenkammer, in den Kohlen- und Laderäumen der Punkt der leeren Einsenkung auf die inneren Schiffswände übertragen (§. 19 der Aichinstruction). Man legt zu dem Ende die 6 Meter lange Setzwage horizontal quer über das Schiff, hält an der Unterkante derselben, an dem über das Schiff hervorragenden Theil der Setzlatte, ein Senkloth, lässt es so tief herab, bis die Spitze des Loths den Wasserspiegel berührt, zieht dasselbe herauf, lässt es eben so tief von der Unterkante der Setzwage in das Schiff hinab und überträgt die Tiefe der Lothspitze, welche nunmehr den Punkt der leeren Einsenkung bezeichnet, auf die innere Seitenwand des Schiffes. — Von dieser Lothspitze ab kann man auch die Tiefe der leeren Einsenkung messen, wenn man ihren Abstand vom Schiffsboden misst und die Dicke desselben dazu rechnet.

Auf ähnliche Weise kann man den Punkt der leeren Einsenkung auf

verschiedene Stellen übertragen. Diese Uebertragung kann auch mittelst der 4 Meter langen Messlatte und eines Setzlothes, oder durch ein Nivellir-Instrument geschehen.

Da, wo die Messung von Innen nicht mit der erforderlichen Genauigkeit vorgenommen werden kann, als am Kesselraum und in den Kajüten, wird die leere Einsenkungstiefe nicht nach Innen übertragen, vielmehr die Messung von Aussen ausgeführt (§. 8).

§. 7. Ist auf diese Weise der Punkt der leeren Einsenkung auf die inneren, genau messbaren Räume an solche Stellen, wo Querprofile genommen werden müssen (was von der Form des Schiffes abhängig), übertragen, so überträgt man mittelst der Aichscala in derselben Weise, wie in §. 3 angegeben ist, die Scala auf die inneren Schiffswände, wo Querprofile genommen werden müssen.

Wo hingegen die Messung von Aussen geschieht, wird die Scala nicht nach Innen, sondern nach Aussen an die Stellen übertragen, wo Profile genommen werden sollen, und zwar ganz in der Weise, wie in §. 3 angegeben worden ist.

§. 8. Die durch Uebertragung angegebenen Decimeterpunkte werden, da sie blos zur Messung dienen, mit weisser Kreide bezeichnet, und hiernächst wird in folgender Weise zur Ausmessung geschritten: Im Innern misst man mittelst der verschiedenen Messlatten die Abstände der Querprofile von einander, also die Menge der Decimeterschichten, alsdann die verschiedenen Breiten der Querprofile, von Decimeter zu Decimeter der Höhe, und hält dabei die Ausziehlatte jedesmal in der Mitte zwischen 2 Decimeterpunkten auf einer Seite bis zum correspondirenden Mittelpunkte zwischen 2 Decimeterpunkten auf der gegenüberliegenden Seite, indem man die Latte bis zu diesen Punkten auszieht.

Bei den Theilen, wo die Messung von Aussen geschehen muss, wird an den Querprofillinien, gegenüber auf beiden Seiten des Schiffes, vom Bord in einem bestimmten Abstande von einander ein Loth hinabgelassen, der Abstand des Loths von den correspondirenden Decimeterschichten gemessen und von der Entfernung der Lothe in Abzug gebracht, wodurch sich die wahren Breiten der Profile ergeben. Die Entfernung der Profile wird staffelweise längs der Schiffswand gemessen, auch vom Verdeck übertragen bis zu den beiden Enden des Schiffes, wo eine quergehaltene Latte den Rest der Längen begrenzt. Da, wo keine Treppenkasten oder sonstige Erhöhungen auf dem Verdecke sich befinden, wird über das freie Verdeck, in der Linie des Profils, eine Messlatte gelegt und von dieser werden die Lothe zur Messung der Profilbreiten in der eben beschriebenen Weise hinabgelassen, oder man hält, statt der Lothe, senkrecht hinabgehende Latten daran.

Auf diese Weise erhält man die mittleren Breiten und die Längen aller Decimeterschichten übereinander, welche miteinander multiplicirt, den Inhalt in Cubikmetern, und, durch 20 multiplicirt, den Inhalt in Centnern ergeben.

Bei der Messung von Innen wird die Dicke der Seitenwände zum innern Maasse hinzugerechnet, und ebenso die Grösse des Steuers auf jeden Decimeter Höhe noch besonders gemessen, wenn sein Inhalt nicht zu unbedeutend ist; so dass der cubische Inhalt den ganzen Raum, mit Einschluss des Schiffskörpers, in der bestimmten Höhe darstellt.

X. Zu Art. 18 (Seite 166).

Die in Art. 18 vorgeschriebene Vermessung des Stromes, nach deren Ergebnisse der definitive Tarif berechnet wurde, hat folgende Resultate ergeben:

1) Nach der früheren Annahme hatte der conventionelle Rhein bis zur Niederländischen Grenze eine Länge von . . . . 646,600 Meter.
Nach der neuen Vermessung von 1839 beträgt sie . 640,247 *) „

also weniger . . . . . 6,353 Meter.

2) Nach der früheren Annahme betrug die Länge

von der holländ. Grenze bis Cöln	177,500 Mtr.	mehr . . 255 Mtr.
sie beträgt aber	177,755 „	
von Cöln bis Mainz	194,700 „	weniger 5118 „
sie beträgt aber	189,582 „	
von Mainz bis Strasburg . . .	274,400 „	weniger 1490 „
sie beträgt aber	272,910 „	

3) Nach der früheren Annahme betrug die Länge der Uferstaaten:

	Rechts	Links von Strasburg aus	Im Ganzen
a) von Frankreich . . .	— Mtr. . .	71,900 Mtr. . .	71,900 Mtr.
sie beträgt aber	— „ . .	69,735 „ . .	69,735 „
b) von Baden.	201,600 „ . .	— „ . .	201,600 „
sie beträgt aber	207,311 „ . .	— „ . .	207,311 „
c) von Bayern	— „ . .	135,900 „ . .	135,900 „
sie beträgt aber	— „ . .	131,205 „ . .	131,205 „
d) von Hessen	76,300 „ . .	96,600 „ . .	172,900 „
sie beträgt aber	76,925 „ . .	103,085 „ . .	180,010 „
e) von Nassau	88,800 „ . .	— „ . .	88,800 „
sie beträgt aber	85,621 „ . .	— „ . .	85,621 „
f) von Preussen	279,900 „ . .	342,200 „ . .	622,100 „
sie beträgt aber	270,390 „ . .	336,222 „ . .	606,612 „

4) Die Entfernung von der Französisch-Badischen Grenze bis Breisach, ohne Berücksichtigung der Durchstiche, beträgt 57,780 Meter
von Breisach bis Strasburg . . . . 73,008 „
„ Strasburg „ Neuburg . . . . 71,977 „

---

*) Die durch die Durchstiche erreichten Abkürzungen sind überall (instructionsmässig) ausser Anschlag geblieben. (7408 Meter = 1 deutschen Meile.)

von Neuburg	bis Mannheim	113,168	Meter
„ Mannheim	„ Mainz	87,765	„
„ Mainz	„ Caub	48,112	„
„ Caub	„ Coblenz	45,165	„
„ Coblenz	„ Andernach	21,446	„
„ Andernach	„ Linz	16,857	„
„ Linz	„ Cöln	58,002	„
„ Cöln	„ Düsseldorf	55,988	„
„ Düsseldorf	„ Ruhrort	36,201	„
„ Ruhrort	„ Wesel	33,889	„
„ Wesel bis zur Grenze		51,677	„
„ Emmerich bis Neulobith		10,126	„

5) Die Entfernung von Lobith bis Vreeswyk beträgt . 90,582 „

von Vreeswyk	bis Tiel	38,445	„
„ Lobith	„ Tiel	52,912	„
„ Tiel	„ Gorcum	39,631	„

6) Innerhalb der Grenzen jedes Uferstaates betragen die Stromlängen:

	links		rechts	
a) Frankreich	202,184	Meter,	—	Meter,
b) Baden	—	„	330,348	„
c) Bayern	131,205	„	—	„

und zwar von der Lauter bis Neuburg . . . . . 2,242 Mtr.

„ Neuburg „ Mannheim . . . . . 113,116 „

„ Mannheim „ zur Hessischen Grenze 15,847 „

Summa 131,205 Mtr.

d) Hessen

		Meter	Meter
linksseitig	von der Bayerischen Grenze bis Mainz	71,970	103,085
	„ Mainz bis zur Preussischen Grenze	31,115	
rechtsseitig	„ der Badischen Grenze bis Mainz	73,350	76,925
	„ Mainz bis zur Nassauischen Grenze	3,575	

e) Nassau

rechtsseitig	von der Hessischen Grenze bis Caub	44,537	85,621
	„ Caub bis zur Preussischen Grenze	41,084	

f) Preussen

linksseitig	von der Nahe, der Hess. Grenze, bis Caub	16,997	336,222
	„ Caub bis Coblenz	45,165	
	„ Coblenz bis Andernach	21,446	
	„ Andernach bis Linz	16,857	
	„ Linz bis Cöln	58,002	
	„ Cöln bis Düsseldorf	55,988	
	„ Düsseldorf bis Ruhrort	36,201	
	„ Ruhrort bis Wesel	33,889	
	„ Wesel bis zur Grenze	51,677	

		Meter	Meter
rechtsseitig von der Nassauischen Grenze bis Coblenz		4,081	
„ Coblenz bis Andernach		21,446	
„ Andernach bis Linz		16,857	
„ Linz bis Cöln		58,002	
„ Cöln bis Düsseldorf		55,988	270,390
„ Düsseldorf bis Ruhrort		36,201	
„ Ruhrort bis Wesel		33,889	
„ Wesel bis Emmerich	38,229	43,926	
„ Emmerich bis zur Grenze	5,697		

XI. Zu Artikel 19 (Seite 167).

Nach Supplementar-Artikel XVII und weiteren Beschlüssen sind jetzt vom ganzen Zoll ausgenommen, und zwar wird

A. Ein Viertel von den Sätzen des Tarifs vom Jahre 1845 — wenn überhaupt eine Erhebung eintritt — entrichtet von folgenden Artikeln:

Aloë.
Asche (unausgelaugte).
Asbest (Erdflachs), roher.
Asphalt (präparirter).
Baumrinde aller Art, roh und gemahlen, auch Weidenrinde.
Baumwolle, rohe.
Berberis-Wurzel (Sauerdorn, Sauerling, Sauerach).
Bruchsteine (behauene), Backofensteine, Mühlensteine, steinerne Platten, Marmor in Blöcken oder Platten (unverpackt und nicht polirt), Lithographiesteine, Flintensteine, feine und grobe (Wetz- und Schleifsteine), verpackt und unverpackt.
Bleiglanz.
Bier- und Branntweinhefe, trockene (Presshefe), Weinhefe, Drusen.
Bimsstein.
Binsen.
Bucheln oder Buchecker.
Eichelmehl.
Eisen (altes), auch eiserne Bomben, Granaten, Kugeln und Kanonen (insofern diese Artikel als altes Eisen zu betrachten sind).
Gusseisen, in Gänsen und Masseln, Roheisen und Stahlmasseln, Stahlkuchen (ohne weitere Fabrication).
Eselspiegel (weisser Glanzstein, von Mannheim kommend).
Farbhölzer in Blöcken.
Galläpfel.
Gelbwurzel (curcuma).
Gemüse (dürre), Hülsenfrüchte aller Art.
Getreide aller Art, einschliesslich der grünen Körner (Suppen-Körner) und Mais (Welschkorn, türkischer Waizen).
Grätze und Asche von edlen und unedlen Metallen.
Hornstücke (mit Ausnahme von Hornspitzen), Hornschuhe, Hornschläuche (der hohle untere Theil der Hörner).
Hanf und Flachs (ungehechelt und unverpackt).
Harz aller Art, Galipot, Copal, Colophonium, Terpentin, Gummiharze, Harzbalsame, roher Bernstein, Asant etc.
Kastanien und Nüsse ausser den grünen Schaalen.
Kienruss, Eisenschwärze.
Knochen (ganze) und Knochenstücke zum Verarbeiten.
Kreide, gemahlen und ungemahlen.
Kohlen, pulverisirt.
Krippen, Muscheln und Schaalen aus Sandsteinen; ingleichen unpolirte und unverpackte Marmor-Arbeiten.
Kreuzbeeren.
Lauge (concentrirte), Siefensieder- oder alkalische Lauge.
Lumpen.
Marienglas (auch unter der Benennung Fraueneis oder Frauenglas).

Malz.
Mehl, Gries und Grütze aus Getreide aller Art.
Meerschaum, roher.
Mineral-Kitt.
Oelkuchen und Mehl daraus.
Pech aller Art, ohne Unterscheidung zwischen schiffsschwarzem oder Schusterpech einerseits, und zwischen gelbem und weissem andererseits.
Quercitron.
Rothstein oder Röthel, auch Blutstein.
Sämereien, nämlich: Garten- und Feldsämereien und Saamenkörner aller Art, einschliesslich des Senf-, Flöh- und Esparsett-Saamens, jedoch mit Ausnahme der Körner zum Material-, Medicinal- und Fabrikgebrauch, als Anis-, Fenchel-, Koriander-, Kümmel-, Wurmsaamen.
Salzpottasche.
Safflor.
Salpeter.
Salz, nämlich Koch-, Stein- und Viehsalz.
Sumach.
Schmergel, Amarilstein.
Schwerspath in gemahlenem und verpacktem Zustande (1855).
Theer und Mineraltheer.
Wau und Waid.
Wismuth.
Weinstein.
Zunder (Feuerschwamm).

B. Die $^1/_{20}$ Gebühr des Rheinzoll-Tarifs von 1845, sofern überhaupt nach den bestehenden Verträgen die Rheinzollerhebung stattfindet, wird von folgenden Artikeln erhoben:

Alaunsteine (Alaunschiefer) und Alaunerde.
Artillerie-Requisite, Munition zum Militärgebrauch.
Asphalt (Judenpech), roher.
Brennholz aller Art, Holzkohlen, Wellen und Reisig, auch Hobel- u. Zimmerspäne.
Bituminöser Mergelschiefer, wie Steinkohlen.
Blut.
Cement.
Cichorien (getrocknete).
Erze (rohe) aller Art, sofern nicht hinsichtlich einzelner Arten etwas Anderes speciell vorgeschrieben ist, auch Braunstein.
Erdharz (Bergharz).
Feldspath, roher unverpackter (1855).
Flechse und Füsse von Thieren.
Fässer (gebrauchte, leere).
Gallmeyerz (1856).
Gebrannte Steine aller Art, auch Dachziegel.
Geriss, Steinkohlen, Coaks.
Gyps (gebrannter).
Glasgallen.
Häringe.
Hornabfälle, Hornschabsel, Hornspäne.
Kalk (gebrannter), auch hydraulischer Kalk.
Kleie.
Leien (Schiefersteine).
Leimleder und Abfälle von Häuten, desgl. Lederabfälle (kleine Lederschnitzel).
Lohkuchen, Lohkäse.
Krapp und Garancine, doch nur bei der Thalfahrt.
Mörtel von Dachziegel und Backsteinen.
Muschelschaalen (gemahlen).
Papierspäne (Abfälle).
Reifstangen von Weiden, auch geschälte und ungeschälte Weiden für Korbmacher.
Rohr für Tüncher.
Runkelrüben (getrocknete).
Sägemehl.
Säcke, alte.
Sandsteine von Engers und Bendorf.
Salzabgang.
Salzlauge.
Salzwasser.
Seegras, Waldhaare.
Schweinsborsten (Abgang von) für Salmiakfabriken.
Schwerspath (unverpackter).
Seifenfluss.
Steinernes Geschirr.
Töpferwaaren (gemeine).
Torf, Torfkohlen.
Tuffsteine (gemahlene und ungemahlene), auch an der Luft getrocknete Bausteine aus gemahlenem Tuffstein.
Trass (gemahlener).
Vitriolstein und Vitriolerde, Eisenvitriol.

C. Frei vom Rheinzolle sind:

Bäume (junge) und Rebensetzlinge.
Birken- und Reisigbesen.
Bierhefe (flüssige).
Branntweinspülig.
Butter, welche nicht in Fässern oder Töpfen verpackt ist.
Dünger aller Art, ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken, Stallmist, Düngersalz, Gyps, Kalkasche, Mergel u. s. w.
Eicheln zur Saat und zur Mast.
Eier.
Erde (gemeine), als Gartenerde, gemeiner Sand, Lehm, Kies u. s. w., auch ungefärbter Schreib- und Streusand.
Erde (schwarze u. gelbe), Walker-, Töpfer-, Pfeifen- und Porzellanerde, Sand von Frechem.
Faschinen zum Wasserbau, auch Weidensetzlinge.
Fische (lebende).
Floss- und Schiffsgeräthschaften.
Futterkräuter aller Art, als Gras, Klee, Esparsette, Heu u. s. w.
Gartengewächse (frische, sowohl ausländische, einschliesslich der Gewächse für Treibhäuser, als einheimische), als Blumen, Gemüse u. s. w., überhaupt alle geniessbaren Wurzeln ohne Unterschied, z. B. Kartoffeln, Zwiebeln, desgl. frische Runkelrüben und Cichorien.
Geflügel.
Glasscherben.
Gyps (roher, gemahlen und ungemahlen).
Knochen- oder Beinabfälle, Knochenmehl, alte Knochenstücke zum Verkohlen, gebrannte Knochen, Knochenkohlen.
Krapp in grünen Wurzeln.
Milch.
Moos.
Obst (frisches), auch Nüsse in den Schaalen.
Schilf.
Steine und zwar Bausteine (gebrochene unbehauene), Pflastersteine, Sandsteine von abgebrochenen Gebäuden, rohe ungebrannte Kalksteine und Wacken (rohe zum Fabrikgebrauch).
Stroh, Spreu, Stoppeln.
Schlacken von Erz.
Thiere (lebende).
Trauben (gestossene in offenen Bütten) auch Traubentröstern.
Wascheisen.
Zinn- und Silbersand, Sand zu feinen Gussarbeiten.

D. Von Bau- und Nutzholz (darunter gehören auch Schiffsmasten, unbearbeitete Gewehrschaften, abgeviertes oder behauenes Bauholz) nach cubischem Maasse wird entrichtet, und zwar:

1) Von Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Aepfel- und Cornel-Holz von einem Cubikmeter:
   a) bei der Fahrt abwärts, soviel wie von 4 Centnern nach der ersten Geldspalte des Rheinzolltarifs;
   b) bei der Fahrt aufwärts, soviel wie von $2\frac{1}{2}$ Centnern nach der zweiten Geldspalte desselben Tarifs.
2) Von Fichten, Tannen, Lerchen, Buchen, Pappeln, Erlenholz und anderen weichen und harzigen Holzarten von einem Cubikmeter:
   a) bei der Fahrt abwärts, soviel wie von 2 Centnern nach der ersten Geldspalte;
   b) bei der Fahrt aufwärts, soviel wie von $1\frac{1}{4}$ Centner nach der zweiten Geldspalte des vorgedachten Tarifs.

Es folgt nun das Verzeichniss derjenigen ausländischen Waaren, welche von der, in Folge der besonderen Verträge unter den deutschen Rheinuferstaaten den Gütern des freien Verkehrs bewilligten ganzen oder theilweisen Rheinzollbefreiung unbedingt oder bedingt ausgeschlossen sind.

A. Waaren, welche **unbedingt** als ausserdeutsche Erzeugnisse und als ganz rheinzollpflichtig behandelt werden, sind:

1) Consumtibilien: Südfrüchte, Gewürze, Muschel- und Schaalthiere aus der See, Häringe und andere Seefische (als Kabliau, Stock- und Klippfische), Kaffee, Kakao, Oliven, Kapern, Reis, Thee, Arrowrot, Kolonialzucker (auch wenn eine Umsiedung in einem Vereinsstaate stattgefunden hat).
2) Fettwaaren: Baumöl, Palmöl, Cocusöl, Thran, Wallrath.
3) Farbestoffe: Farbehölzer, Quercitron, Curcuma, Gelbwurzel, Indigo, Indigoteig, Cochenille, Orleans, Gummigut, Sepia.
4) Gerbestoffe: Galläpfel, Knoppern, Catechu, Sumach.
5) Spinnmaterialien: Baumwolle, rohe Seide.
6) Droguerien: Rhabarber, China, Cascarill und Angustura-Rinde, Quassia, Sennesblätter, Coloquinten, Tamarinden, Gummi, Traganth, Manna, Copal, Mastix, Benzoë, Drachenblut, Guajakharz, Storax, Balsame, Gummiharze, Opium, Aloë, Caoutchouc, Kampfer, Ambra, Moschus, Bibergeil, Hausenblase, Fischhaut, Naphta, Bergöl, Bergtheer, Sassafras, Sassaparill, Jalappa, Borax, Ricinusöl, Citronensaft, Citronensäure, Johannisbrod.
7) Bergtheer: Asphalt, Schwämme (Badschwämme).
8) Hölzer: Korkholz, Pockholz, Cedernholz, Buchsbaumholz, Sandelholz, aussereuropäische Tischlerhölzer; ferner Stuhl- und Bambus-, Pfeffer- und Zuckerrohr.
9) Rohe Erzeugnisse zum Gewerbegebrauch: Platina, Perlemutter, Schildpatt, Cocusnüsse, Korallen, Meerschaum, Alabaster, Elfenbein, Fischbein, Schmirgel, Bimsstein, Kreide.

B. Waaren, welche bei der Versendung aus dem freien Verkehr zur Erlangung der Rheinzollbegünstigung eines Ursprungszeugnisses über die **vereinsländische Abstammung** bedürfen, sind:

Rübenzucker, Tabakblätter, Sago, Kaviar, Baumwollengarn, Schwefel, rohe Häute, Zinn, Marmor, Süssholz, rohes Blei, Roheisen, geschmiedetes und gewalztes Eisen aller Art, Stahl, Blech, rohes Kupfer, Harze, Pech, Hörner, Krapp, Salpeter, Terpentin, Terpentinöl, Theer.

Bei der Rheinzoll-Erhebung auf der deutschen Rheinstrecke werden behandelt:

I. Als ausländische Waaren:

a) alle nicht im freien Verkehr befindlichen Waaren;
b) alle vorstehend unter A. als unbedingt rheinzollpflichtig bemerkten Waaren des freien Verkehrs;
c) alle vorstehend unter B. verzeichneten Waaren des freien Verkehrs, wenn deren inländischer Ursprung nicht nachgewiesen ist.

II. Als inländische Waaren:

Alle Waaren des freien Verkehrs, mit Ausnahme der oben unter A. u. B. als unbedingt oder bedingt rheinzollpflichtig bezeichneten Waarengattungen.

Von allen zur Ausladung in einem Preussischen Hafen bestimmten Gütern wird der Rheinzoll für die berührte Preussische Rheinstrecke zwischen Coblenz und Emmerich nicht erhoben. Bei der Weiterversendung aus Preussischen Häfen rheinwärts über die Preussische Grenze wird von den in dem Verzeichnisse A. und B. (wenn letztere ohne Ursprungszeugnisse) benannten Waaren der Preussische Rheinzoll bei dem Ausgange nachträglich erhoben.

Von allen in dem Waarenverzeichnisse A. u. B. nicht genannten ausländischen Waaren, welche auf der Bergfahrt in einem der deutschen oberrheinischen Häfen zur Eingangsverzollung gelangen, wird der für die berührte Stromstrecke zwischen Emmerich und Coblenz bezahlte Preussische Rheinzoll bei der Eingangsbehandlung aus der betreffenden Zollkasse zurückvergütet.

XII. Zu Artikel 21 (Seite 167).

Da an einzelnen Stellen die bei dem Gesammtgewichte der Waaren der einzelnen Tarifklasse überschiessenden Kilogramme, auf Grund einer im Jahre 1811 von der damaligen General-Schifffahrtsdirection erlassenen Anordnung, noch zu einem vollen Centner gerechnet wurden, so ist dies Verfahren ausdrücklich untersagt.

XIII. Zu Artikel 23 (Seite 168).

Durch den Supplementar-Artikel III wurden die Ausnahmen A. B. D. des Tarifs C der Convention anderweitig bestimmt, insbesondere hinsichtlich der in Kategorie D. der Ausnahmen des Tarifs C begriffenen Artikel festgesetzt:

dass von den aufgeführten Artikeln nicht mehr die doppelte Schiffsgebühr erhoben werden sollte, sondern

wenn ihr Gewicht unter 50 Centner Nichts

für	50 — 300	„	0,10
„	300 — 600	„	0,90
„	600 — 1000	„	1,83
„	1000 — 1500	„	3,00

u. s. w. nach der Scala der Schiffsgebühr.

Wenn das Schiff noch andere Gegenstände geladen, so sollte der dafür bestimmte Zoll noch besonders gezahlt werden.

Durch den Supplementar-Artikel XII wurden dann die in der Kategorie D. der Ausnahmen des Tarifs C begriffenen Artikel von den Schifffahrtsgebühren befreit, welche zufolge des III. Supplementar-Artikels von denselben erhoben wurden.

Beide Supplementar-Artikel sind unter andern (wie Supplementar-Artikel X, die Klassification des Senfsaamens betreffend) durch den Supplementar-Artikel XVII aufgehoben, und es sind dadurch die Ausnahmen vom Tarif C anderweitig normirt und durch spätere Beschlüsse vervollständigt.

Die desfallsige Nachweisung der begünstigten Waaren findet sich in den Bemerkungen zu Artikel 19 (IX. pag. 252) aufgenommen.

Zu Artikel 23 alinea 2. Die hier gedachten Ausnahmen von der Regel sind in Beziehung auf die Lahn und später auch in Beziehung auf den Main in Anwendung gebracht. (Vergl. Bemerkung zu Art. 11, IV. pag. 220).

Zu Artikel 23 alinea 5. In welcher Weise die Preussische Regierung

von der hier in Rede stehenden Befugniss Gebrauch gemacht, ist in den Bemerkungen zu Artikel 15 und 16 (VII. pag. 228, VIII. pag. 228) näher auseinandergesetzt.

XIV. Zu Artikel 27 (Seite 169).

Die Uebertretung der in diesem Artikel enthaltenen Vorschriften ist in Folge eines Uebereinkommens in Bayern, Baden, Hessen und Nassau mit einer Geldbusse von 1—21 fl. verpönt.

Aehnliches gilt bei andern zu beobachtenden Vorschriften, deren Nichtbeobachtung in der Uebereinkunft nicht ausdrücklich mit Strafe belegt ist, namentlich von den Artikeln 17, 29, 42, 50, 53, 57, 58, 66, 69.

Für Preussen gilt in dieser Beziehung der §. 54 der Verordnung vom 30. Juni 1834 wegen Errichtung der Zoll-Gerichte. Er lautet:

> „Insofern die zur Competenz der Rheinzoll-Gerichte gehörigen „Uebertretungen der Vorschriften der Rheinschifffahrts-Ordnung in „letzterer nicht mit besonderen Strafen bedroht sind, tritt eine Geld„busse bis zu 5 Thlr. ein. — Sämmtlichen Geldstrafen wird für den „Unvermögensfall eine verhältnissmässige Gefängnissstrafe substituirt."

In Frankreich und in den Niederlanden finden die allgemeinen Landesgesetze auf die in Rede stehenden Fälle Anwendung.

XV. Zu Artikel 28 (Seite 170).

Die eventuelle Weigerung ist ebenfalls von Bayern, Baden, Hessen und Nassau mit einer Strafe von 1—21 fl. verpönt.

Für Preussen gilt der §. 54 der Verordnung vom 30. Juni 1834. (Vergl. vorstehende Bemerkung zu Art. 27.)

XVI. Zu Artikel 29 (Seite 170).

Uebertretungen werden nach Maassgabe der in Nro. XIV und XV angeführten Bestimmung bestraft. — Als Instruction für das Verfahren beim Vermessen der Flosse gelten die Vorschriften der Convention vom Jahre 1804.

XVII. Zu Art. 32 (Seite 171).

Die Vorschriften dieses Artikels sind bedeutend modificirt.

Es sind die von Preussen gewährten Begünstigungen und die von andern Rheinufer-Staaten getroffenen Anordnungen wegen Erstattung der gezahlten Preussischen Rheinzölle hier zu vergleichen, pag. 228—236.

Bei dem Abschlusse des Vertrages über die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins vom 8. Mai 1841 wegen der Rückvergütung der Preussischen Rheinzölle von überseeischen Waaren haben zwischen den Regierungen der betheiligten Vereinsstaaten weitere Verabredungen stattgefunden und sie sind über folgende Punkte übereingekommen:

1) Von den als *unbedingt* ausserdeutsche Erzeugnisse bezeichneten Waaren (Abtheilung A. Verzeichniss pag. 255) wird, wenn solche im freien Verkehr aus Preussen auf dem Rhein über Coblenz weiter versendet werden, an diesem Orte der Preussische Rheinzoll nacherhoben — in allen Fällen. Von den überseeischen Waaren, welche bei der Versendung aus dem freien Verkehr zur Erlangung der Rheinzoll-Begünstigung eines Ursprungszeugnisses über die vereinsländische Abstammung bedürfen (Abtheilung B. Verzeichniss pag. 255) nur *dann*, wenn das obengedachte Certificat *nicht* beigebracht werden kann.

2) Eine Rückvergütung des Preussischen Rheinzolls findet in den übrigen betheiligten Vereinsstaaten von den, in dem unter Nr. 1 gedachten Verzeichnisse enthaltenen Waaren nicht statt, die Fälle in Nr. 3 ausgenommen.

3) Bis auf Weiteres wird im Grossherzogthum Hessen und in den übrigen oberrheinischen Vereinsstaaten von den nachfolgenden Artikeln, wenn sie unmittelbar (vergl. unten Lit. a.) für die nachstehend benannten Fabriken bezogen werden, *den Fabrikbesitzern der erweislich* bezahlte Preussische Rheinzoll unter gewissen Bedingungen zurückerstattet, und zwar

von roher Baumwolle an Baumwoll-Spinnereien,
„ Schwefel, „ Salpeter } an Schwefelsäure-Fabriken,
„ Baumöl, „ Palmöl, „ Cocusöl } an Seifen- und Lichter-Fabriken,
„ rohem Blei an Bleiweiss- und Bleizucker-Fabriken,
„ Thran, „ Sumach, „ rohen Häuten, „ Knoppern } an Lederfabriken.

Die Rückerstattung des Preussischen Rheinzolls von den vorgedachten Fabrikmaterialien ist jedoch auch nur dann zulässig, wenn

a) die Waare von dem betreffenden Fabrikinhaber entweder unmittelbar vom Auslande oder einer öffentlichen Niederlage (Packhof) im Zollverein bezogen, und in letzterem Falle dargethan wird, dass die Eingangsverzollung auf seine Rechnung erfolgt ist, — und wenn

b) der betreffende Fabrikinhaber die Waare in seinem eigenen Geschäfte verarbeitet.

4) Von denjenigen Waaren, welche in dem in Nr. 1 erwähnten Verzeichnisse *nicht* enthalten sind, findet gleichfalls bis auf Weiteres im Grossherzogthum Hessen und in den übrigen oberrheinischen Vereinsstaaten die Restitution des erweislich bezahlten Preussischen Rheinzolles bei der Eingangs-Verzollung, resp. definitiven Eingangs-Behandlung statt, mit Ausnahme jedoch derjenigen Gegenstände, welche als ganz zollfrei in der ersten Abtheilung des Vereins-Zolltarifs begriffen sind.

XVIII. Zu Art. 35 alinea 2 (Seite 171) Supplementar-Artikel.

Es bleibt jedoch den resp. Regierungen der Uferstaaten freigestellt, vorstehendes Strafmaass durch eine Geldbusse von 3—30 Frs. zu ersetzen, bei deren Anwendung alsdann von den Rheinzoll-Gerichten in jedem einzelnen Falle die vorliegenden Belastungs- oder Milderungsgründe zu berücksichtigen sind.

XIX. Zu Art. 37 (Seite 172).

Auf dem Rheinstrom „von da wo er schiffbar wird“, heisst eigentlich „von der Französisch-Badischen-Schweizer-Grenze an“; denn schiffbar ist der Rhein bekanntlich auch oberhalb Basel.

Die Begünstigungen, welche durch Art. 37 alinea 2 den auf dem Rhein eingehenden Waaren, so lange sie nicht aus dem Schiff ans Ufer gebracht oder aus einem Fahrzeuge in ein anderes übergeladen wurden, zugesichert sind, erstrecken sich auch auf die auf dem Rhein ein- und in das Eigenthum von Unterthanen der Zollvereinsstaaten übergehenden, auf dem Rhein oder seinen conventionellen Nebenflüssen bleibenden Schiffe; diese werden also dem Eingangszolle nicht unterworfen.

XX. Zu Art. 40 (Seite 174).

Unter den Regierungen der Zollvereins-Staaten hat eine Vereinbarung wegen übereinstimmender Behandlung des Gütertransports und der Waarenabfertigung auf dem innerhalb des Zollvereins-Gebiets gelegenen Theile des Rheins und der conventionellen Nebenflüsse desselben stattgefunden, und in Gemässheit dieser Vereinbarung, welche einen integrirenden Theil des 1851 erneuerten Vertrages vom 8. Mai 1841 (die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins betreffend) bildet, ist vom 1. Januar 1842 ab das folgende Regulativ erlassen und in den Vereinsstaaten publicirt worden.

Gleichzeitig ist eine besondere Anleitung über den Schiffsverschluss für diejenigen Schiffer, welche wünschen, dass ihnen bei dem Transporte der unter Zollcontrole stehenden Waaren auf dem Rhein oder dessen Nebenflüssen die Begünstigung der Abfertigung unter Schiffsverschluss zu Theil werde, erlassen worden.

Regulativ

über die Behandlung des Gütertransports und die Waarenabfertigung auf dem innerhalb des Zollvereins-Gebiets gelegenen Theile des Rheins und der conventionellen Nebenflüsse desselben.

I. Unmittelbarer Transit.

§. 1. Schiffsladungen, welche auf dem Rhein oder einem Nebenflusse desselben in das Vereinsgebiet eingehen und in demselben Schiffe, ohne Veränderung der Ladung, wieder ausgehen, also auf der Wasserstrasse unmittelbar durch das Vereinsgebiet transitiren, unterliegen lediglich den Controlvor-

schriften, welche in der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 überhaupt und insbesondere in dem Artikel 39 derselben enthalten sind.

II. Waareneingang vom Auslande nach vereinsländischen Häfen.

A. *Schiffsladungen, welche ausschliesslich nach Freihafenplätzen bestimmt sind.*

1. Wenn die gesammte Ladung eines Schiffes nur nach einem einzigen Orte bestimmt ist.

§. 2. Bei dem Eingange von Schiffsladungen aus dem Auslande mit der Bestimmung nach einem Freihafenplatze hat der Schiffsführer dem Grenzzollamte das Manifest, womit, nach Art. 27 der Rheinschifffahrts-Convention, die Schiffsladung bis zum Orte der Ausladung begleitet sein muss, im Original zur Einsicht vorzulegen und zugleich ein Duplicat desselben, mit seiner schriftlichen Anerkennung versehen, zu übergeben. Insofern die Waaren in dem Manifeste nicht nach den Bestimmungen des Vereins-Zolltarifs bezeichnet sind, hat der Schiffsführer in einem Nachtrage zu dem Duplicat des Manifestes die tarifmässige Benennung anzugeben. An die Stelle des Manifest-Duplicats kann, nach Wahl des Schiffsführers, auch eine, nach den Vorschriften der Zollordnung ausgefertigte Declaration treten.

§. 3. Das Grenzzollamt gibt, nach genommener Einsicht des Originalmanifestes, dasselbe an den Schiffsführer zurück, ertheilt unverzüglich einen Begleitschein, jedoch nach einem, mit Rücksicht auf die Bestimmung im §. 13 eigens vorgeschriebenen Formulare, und trifft, nach Vorschrift der §§. 4 u. 5, die weiter erforderlichen Controlmassregeln für den Transport des Schiffes bis zum Bestimmungsorte.

§. 4. Ist das Schiff, nach Vorschrift der über den Schiffsverschluss vereinbarten Instruction, verschlussfähig eingerichtet, so lässt das Grenzzollamt, nach vorgängiger Revision der nicht verschliessbaren Schiffsräume, die Anlegung des Schiffsverschlusses eintreten.

§. 5. Ist das Schiff nicht nach Vorschrift der vorgedachten Instruction (§. 4) verschlussfähig eingerichtet, so tritt die Begleitung der Ladung durch Zollbeamte ein.

§. 6. Wenn Schiffsladungen auf einem und demselben Schiffsboden unverändert — abgesehen jedoch von den, den Umständen nach erforderlichen Leichterungen — von der Grenze ab ihrer Bestimmung zugeführt werden, so findet der Schiffsverschluss, beziehungsweise die Begleitung — ersterer mit den durch die Leichterungen nothwendigen Unterbrechungen — in der Regel bis zu dem beim Eingange declarirten Bestimmungsorte statt.

§. 7. Sind die Schiffsladungen unter Gesammtverschluss des Schiffes genommen worden, so ist unterwegs die Beiladung von unverzollten Waaren, insofern diese colliweise verschlossen sind, unter zollamtlicher Aufsicht zulässig, die Beiladung von Gegenständen des freien Verkehrs aber nur insoweit, als sie von den unter Schiffsverschluss befindlichen Gütern getrennt verladen werden können.

Wenn Schiffsladungen unter Personalbegleitung ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden, dürfen unterwegs keinerlei Beiladungen stattfinden.

§. 8. In Fällen von Umladungen und Ueberladungen von Bord zu Bord, welche nicht als Leichterungen zu betrachten sind, findet rücksichtlich der ganzen Ladung eine Behandlung nach den allgemeinen Regeln der Zollordnung statt.

§. 9. Wenn Schiffsladungen unter Gesammtverschluss des Schiffes genommen worden sind, so finden, in Bezug auf die nothwendigen Leichterungen und auf die deshalb oder in Folge von Unglücksfällen erforderliche Lösung des Verschlusses, die Bestimmungen im zweiten Alinea des Artikels 39 der Rheinschifffahrts-Convention und die hierüber vereinbarten Vollzugsvorschriften Anwendung.

§. 10. Wird, zur Abwendung oder in Folge von Unglücksfällen, eine Lösung des Schiffsverschlusses so dringend nothwendig, dass sie, ehe und bevor bei einer Zollstelle der Antrag auf Lösung des Verschlusses gestellt werden kann, eintreten muss, dann hat der Schiffsführer nach stattgehabter Lösung des Verschlusses neben der im Art. 38 der Rheinschifffahrts-Convention vorgeschriebenen Meldung unverzüglich der nächsten competenten Zollstelle davon Anzeige zu machen, und diese kann alsdann, nach ihrem Ermessen, eine Revision der Ladung eintreten lassen.

§. 11. Die vorstehend (§. 10) für Fälle der nothwendigen Lösung des Verschlusses gegebene Bestimmung findet auch Anwendung auf Verschlussverletzungen, welche nicht zur Abwendung oder in Folge von Unglücksfällen entstehen.

§. 12. Das zwischen der Grenze und dem Bestimmungsorte der Ladung gelegene Hauptamt, welches in Folge von Anzeigen der Schiffsführer oder auf andere Weise von einer erfolgten Lösung oder Verletzung des Schiffsverschlusses Kenntniss erhält, sorgt für die Anlegung eines neuen Verschlusses und nimmt eine Verhandlung über den Thatbestand der Lösung oder Verletzung des Verschlusses, über die Resultate der Revision, falls eine solche stattgefunden, und über die erfolgte Anlegung eines neuen Verschlusses auf.

Diese Behandlung, worauf in einer Bemerkung zu dem Begleitscheine hinzuweisen ist, wird dem Schiffsführer behändigt, um sie, gleichzeitig mit dem Begleitscheine, dem Hauptamte im Bestimmungsorte zu übergeben.

§. 13. Das Duplicat des Manifestes oder die Declaration, welche der Schiffsführer dem Grenzzollamte zu übergeben hat (§. 2), ist als verbindliche Declaration anzusehen, jedoch unter folgenden Modalitäten und näheren Bestimmungen:

1) Die Revision der Ladung zum Zwecke der förmlichen zollordnungsmässigen Abfertigung und diese Abfertigung selbst tritt erst bei dem Hauptamte im Bestimmungsorte ein.
2) Der Befund dieser Revision am Bestimmungsorte wird der Verzollung beziehungsweise der weiteren Abfertigung zu Grunde gelegt.

Ausnahmen von dieser Regel treten ein, wenn bei der Revision die declarirte Waare gar nicht, oder in zu geringer Menge, oder in einer Beschaffenheit, welche eine geringere Abgabe würde begründet haben, vorgefunden wird.

In diesem Falle wird entweder

a) die declarirte Menge der Waaren, unter Anwendung des höchsten Zollsatzes, oder

b) die in der Declaration enthaltene Angabe über Gattung und Menge der Waaren der Abfertigung zu Grunde gelegt.

Zu a. Die declarirte Waarenmenge, unter Anwendung des höchsten Zollsatzes, bildet die Grundlage der Abfertigung dann, wenn nach dem Resultate der Untersuchung eine Vertauschung von Waaren oder eine eigenmächtige Verfügung über solche stattgefunden hat und nicht feststeht, dass die declarirte Waarengattung vorhanden gewesen ist.

Zu b. Die declarirte Menge und Gattung der Waaren werden der Abfertigung zu Grunde gelegt:

aa. wenn zwar keine Gewissheit darüber vorliegt, dass eine Vertauschung der Waaren oder eine eigenmächtige Verfügung über solche stattgefunden habe, der Schiffsführer jedoch auch nicht genügend nachzuweisen vermag, dass die Waaren aus Versehen unrichtig declarirt worden;

bb. wenn aus der Untersuchung resultirt, dass eine Vertauschung der Waaren oder eine eigenmächtige Verfügung über solche stattgefunden, die Waare aber in der declarirten Menge und Gattung vorhanden gewesen ist.

Unabhängig von vorstehenden Bestimmungen wegen des Gefällepunktes werden unrichtige Angaben in der Declaration in strafrechtlicher Beziehung nach den Resultaten der Untersuchung beurtheilt, welche in Fällen der Abweichung des Revisionsbefundes von der Declaration am Bestimmungsorte jedesmal eingeleitet werden muss, wie dieses nach dem zweiten Alinea des Art. 41 der Rheinschifffahrts-Convention bei unrichtigen Angaben der Original-Manifeste für zulässig erklärt ist.

3) Bei Verschlussverletzungen sind die Folgen derselben in Bezug auf den Gefällepunkt am Bestimmungsorte nach folgenden Regeln zu bemessen:

a) Hat die Verwaltung keine Veranlassung, in Zweifel zu ziehen, dass die Schiffsladung noch vollständig in den Waaren bestehe, womit das Fahrzeug bei Anlegung des Verschlusses befrachtet war, so bleibt die Verschlussverletzung in Beziehung auf den Gefällepunkt ohne weitere Folgen. Die Schiffsladung wird dann in dieser Beziehung nach den Bestimmungen unter Ziffer 2 des Paragraphen behandelt.

b) Ergeben sich nach Prüfung des Falles der Schlussverletzung Zweifel in Ansehung der Identität der Waaren, ohne dass eine Vertauschung von Waaren oder eine eigenmächtige Verfügung über solche constatirt wäre, so kann die Verwaltung für die Waare, deren Identität in Zweifel gezogen wird, die Verzollung nach dem Revisionsbefunde oder nach der Declaration fordern.

In Ansehung des Theils der Waare, über deren Identität kein Zweifel besteht, findet die Regel sub *a* Anwendung.

c) Ergibt sich, dass Vertauschungen von Waaren oder eigenmächtige Verfügungen über solche stattgefunden haben, so sind die Gefälle den Bestimmungen unter Ziffer 2 dieses Paragraphen gemäss nach dem höchsten Zollsatze oder nach dem tarifmässigen Satze zu entrichten.

Hinsichtlich des Theils der Waaren, über deren Identität kein Zweifel besteht, findet die Regel sub *a* Anwendung.

Unabhängig von vorstehenden Folgen in Bezug auf den Gefällepunkt werden Verletzungen des Schiffsverschlusses, welche ohne Verbindung mit anderen, höher zu bestrafenden Vergehen stattgefunden haben, wenn nicht glaubhaft nachgewiesen werden kann, dass sie durch Zufall entstanden, mit Ordnungsstrafen bis zu 100 Thlr. (175 fl.) geahndet.

§. 14. Der Schiffsführer hat sich bei seiner Ankunft am Bestimmungsorte bei dem Hauptamte zu melden und alles dasjenige zu beobachten, was die örtlichen Zollhofs- und Hafenordnungen für die ankommenden, mit unverzollten und unrevidirten Waaren befrachteten Fahrzeuge vorschreiben, und was die durch den Begleitschein übernommenen Verpflichtungen ihm auferlegen.

§. 15. Das von dem Schiffsführer bei dem Grenz-Zollamte übergebene Duplicat des Manifestes oder die Declaration vertritt bei dem Hauptamte im Bestimmungsorte die General-Declaration. Ist jedoch das an der Grenze übergebene Duplicat des Manifestes in formeller Hinsicht von der Art, dass das Hauptamt im Bestimmungsorte noch eine weitere, ganz genau nach den allgemeinen Vorschriften ausgefertigte Declaration als Registerbelag für nothwendig hält, so kann das Hauptamt auch noch die Abgabe einer solchen weiteren Declaration vom Schiffsführer verlangen.

§. 16. Wenn der Schiffsführer bei seiner Ankunft am Bestimmungsorte zu Berichtigungen in den Angaben, welche das dem Grenz-Zollamte übergebene Duplicat des Manifestes oder die Declaration enthält, Veranlassung findet, so ist es ihm gestattet, diese Berichtigungen selbst vorzunehmen, oder dem Waaren-Disponenten am Bestimmungsorte, der auch ausserdem zu Berichtigungen befugt ist, zu überlassen. Diese Berichtigungen müssen unter Angabe der Gründe bewirkt werden, und zwar, falls sie vom Schiffsführer ausgehen, mittelst einer schriftlichen Erklärung zu der übergebenen General-Declaration; im Falle sie aber von dem Waaren-Disponenten am Bestimmungsorte bewirkt werden, mittelst der abzugebenden Special-Declaration (§. 17).

Eine Berichtigung der declarirten Collizahl schützt den Schiffsführer nicht vor den Folgen der Bestimmung im §. 13, Satz 2, Lit. b.

Bei Berichtigungen des Gewichts oder der Waarengattung können die ursprünglichen unrichtigen Angaben unter Umständen unbestraft bleiben oder nur mit einer Ordnungsstrafe gegen den Declaranten geahndet werden, wenn auf specielle Revision ausdrücklich angetragen worden ist, und durch Vorlegung der Correspondenz-Facturen u. s. w. überzeugend nachgewiesen wird, dass nur ein Versehen stattgefunden hat.

§. 17. Die Waaren-Disponenten am Bestimmungsorte haben binnen der, durch die örtliche Hafen- und Zollhofs-Ordnung vorgeschriebenen Frist Special-Declarationen (Auszüge aus der General-Declaration) dem Hauptamte zu übergeben und darin zu bemerken, welche weitere Abfertigung gewünscht wird. Diese weitere Abfertigung kann, nach Verschiedenheit der Bestimmung der Waaren begehrt, werden:

a) zur schliesslichen Eingangsbehandlung;
b) zur unmittelbaren weiteren Versendung vom Zollhofe auf Landwegen;
c) zur unmittelbaren weiteren Versendung aus dem Hafen zu Wasser nach anderen vereinsländischen Häfen;
d) zur unmittelbaren weiteren Versendung aus dem Hafen zu Wasser nach dem Auslande;
e) zur Niederlage für Güter, über welche weitere Disposition vorbehalten bleibt;
f) zur Niederlage für unwiderrufliches mittelbares Transitgut.

§. 18. In allen Fällen dieser Abfertigungen erfolgt nach der Ausladung, bei welcher Abzählung und Vergleichung der Colli mit der Declaration stattfindet, vor Allem Verwiegung der Waaren.

Das weitere Abfertigungsverfahren richtet sich

im Falle a) nach den allgemeinen Vorschriften der Zollordnung;
im Falle b) nach den Vorschriften über die Begleitschein-Abfertigung;
im Falle c) desgleichen, jedoch mit Rücksicht auf die besonderen Bestimmungen wegen der Abfertigung von einem vereinsländischen Hafen nach dem andern (§§. 29—31);
im Falle d) ebenfalls nach den Vorschriften über die Begleitschein-Abfertigung, jedoch mit Rücksicht auf die besonderen Bestimmungen wegen der Versendungen, welche zu Wasser nach dem Auslande stattfinden (§§. 32—34).
im Falle e) nach den Vorschriften über die Niederlage für Güter, über welche Disposition vorbehalten bleibt;
im Falle f) nach den besonderen Bestimmungen über die Niederlage für unwiderrufliches mittelbares Transitgut.

2. Wenn die Ladung eines Schiffes nach mehreren Orten bestimmt ist.

§. 19. Wenn eine aus dem Auslande eingehende Schiffsladung für mehrere vereinsländische Freihäfen bestimmt ist, so finden die Vorschriften der §§. 2 bis 18 mit folgenden Modificationen Anwendung:

1) Beim Grenz-Zollamte müssen über die nach jedem Hafenplatze bestimmten Güter besondere, mit schriftlicher Anerkennung versehene Auszüge aus dem Manifeste, oder besondere Declarationen übergeben werden (§. 2).

2) Im Falle der Abfertigung unter Personalbegleitung werden die Auszüge aus dem Manifeste oder die Declarationen von dem Grenz-Zollamte den Begleitungsbeamten versiegelt behändigt, um durch diese an das Hauptamt des ersten der betheiligten Häfen zu gelangen. Letzteres lässt die Revision der ganzen Ladung und die zollordnungsmässige Abfertigung derselben eintreten.

Für denjenigen Theil der Ladung, welcher nach einem andern Hafenorte unter Begleitschein-Controle abgefertigt wird, ist die Revision nur eine allgemeine, und es sind im Bestimmungsorte desselben Berichtigungen der ursprünglichen Angaben, in Ansehung der Gattung der Waaren, nach den im §. 16 enthaltenen Bestimmungen zulässig.

3) Findet dagegen bei dem Grenz-Zollamte Anlegung des Schiffsverschlusses statt, so ist Nachstehendes zu beobachten:

a) Ueber die für jeden Hafen bestimmten Güter wird vom Grenz-Zollamte ein besonderer Begleitschein ausgestellt.
b) Nach erfolgter Entladung der für den ersten betheiligten Hafen bestimmten Güter an diesem Hafenplatze tritt Schiffsverschluss für den weiteren Transport bis zu dem nächstfolgenden betheiligten Hafen ein. Ebenso wird in diesem ferner verfahren, wenn der Schiffsführer auch Güter für weitere Häfen am Bord haben sollte.

§. 20. Wenn, nach den vorstehenden allgemeinen und den dazu gehörigen besonderen Verabredungen, Abzählung und Verschluss der Colli an Zwischenorten auf dem Fahrzeuge stattfinden und die Waaren hierauf hin unter Begleitschein-Controle zu dem Bestimmungsorte gelangen, so bleibt auch in diesen Fällen dem Hauptamte im Bestimmungsorte die förmliche zollordnungsmässige Abfertigung, sowie bei Abweichungen des Revisionsbefundes von den Angaben in den Declarationen und bei Verschlussverletzungen die Wahrung des Erforderlichen nach §. 13 überlassen.

Werden bei der Abzählung der Colli auf den Fahrzeugen Unrichtigkeiten in der ursprünglichen Declaration entdeckt, so bemerkt das Hauptamt, unter dessen Leitung diese Abzählung stattgefunden hat, das Erforderliche in dem Begleitschein zur Notiz für das Amt im Bestimmungsorte. Die Feststellung des Thatbestandes und weitere Vorkehrungen finden bei jenem Amte nur insoweit statt, als dieses nothwendig erscheint, um einer Verdunkelung des Sachverhältnisses zu begegnen.

B. *Schiffsladungen, welche nicht ausschliesslich nach Freihafenplätzen bestimmt sind.*

§. 21. Schiffsladungen, welche lediglich mit der Bestimmung nach Orten eingehen, in welchen sich kein Freihafen befindet, werden von dem Grenz-Zollamte ganz nach den allgemeinen Vorschriften der Zollgesetzgebung abgefertigt.

§. 22. Geht eine Schiffsladung mit der Bestimmung theils nach Freihafenorten und theils nach Orten, in welchen sich kein Freihafen befindet, ein, so ist zu unterscheiden, ob derjenige Bestimmungsort, welcher auf der Fahrt zuerst erreicht wird,

a) ein Freihafenplatz ist, oder

b) ob sich kein Freihafen in demselben befindet.

In dem Falle zu *a* gelten die Vorschriften des §. 19, jedoch mit der Massgabe, dass auch der Schiffsverschluss nur bis zum ersten Freihafenplatze in Anwendung kommt und in diesem die zollordnungsmässige Abfertigung erfolgt.

In dem Falle zu *b* tritt schon an der Grenze die zollordnungsmässige Abfertigung ein.

III. Waarenversendung auf dem Rhein aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande.

A. *Ausgehend.*

§. 23. Sollten Gegenstände des freien Verkehrs auf dem Rhein aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande versendet werden, so kommen die Vorschriften des §. 76 der Zollordnung zur Anwendung.

Insofern die Ladung bei dem Amte im Innern unter Gesammtverschluss genommen worden ist, beschränkt sich das Ausgangsamt auf die Recognition des Verschlusses.

B. *Wiedereingehend.*

1. Schiffsladungen, welche ausschliesslich nach Freihafenplätzen bestimmt sind.

§. 24. Beim Wiedereingange der nach §. 23 abgefertigten Waaren ist zu unterscheiden, ob dieselben ausschliesslich nach Freihafenplätzen, oder ob sie ganz oder theilweise nach andern Orten bestimmt sind.

Im ersteren Falle, und insofern die Waaren in unvermischter Ladung eingehen, werden solche,

1) wenn das Ausgangsamt die Güter unter Schiffsverschluss abgelassen hat, vom Grenz-Eingangsamte, nach Recognition und Abnahme des Verschlusses, in freien Verkehr gesetzt;

2) wenn das Ausgangsamt die Güter nicht unter Schiffs-, sondern unter Colliverschluss oder auch unverschlossen abgelassen hat,

   a) falls der Schiffsführer die schliessliche Abfertigung beim Grenz-Eingangsamte verlangt, oder diese ohne erheblichen Aufenthalt geschehen kann, ebenfalls sogleich in freien Verkehr gesetzt; in anderen Fällen aber

   b) mit Schiffsbegleitung oder, insofern das Schiff verschlussfähig ist, unter Schiffsverschluss und Begleitschein-Controle nach ihrem Bestimmungsorte abgelassen. Ist eine solche, mit Schiffsbegleitung abgefertigte Ladung von Declarationsschein-Gütern nach mehreren Freihafenplätzen bestimmt, so wird die Schiffsbegleitung jedenfalls nur bis zum nächsten Bestimmungsorte ertheilt, und hier die ganze Ladung in freien Verkehr gesetzt.

§. 25. Gehen Gegenstände des freien Verkehrs, die unter Declarationsschein-Controle versendet werden, auf dem Rheine in einer, mit unverzollten Waaren vermischten Ladung mit der Bestimmung nach Freihafenplätzen ein, so wird, wenn der unverzollte Theil der Ladung vom Grenz-Eingangsamte unter Schiffsverschluss oder Schiffsbegleitung nach dem Bestimmungsorte abgelassen wird, auch die schliessliche Abfertigung der Declarationsschein-Güter dahin überwiesen. Im Falle des Schiffsverschlusses werden alsdann die nicht colliweise verschlossenen Declarationsschein-Güter in diesen mit aufgenommen und es wird hierüber das Nöthige im Begleitscheine, unter Hinweisung auf den Declarationsschein, bemerkt.

2. Schiffsladungen, welche nicht ausschliesslich nach Freihafenplätzen bestimmt sind.

§. 26. Gehen Gegenstände des freien Verkehrs, die unter Declarationsschein-Controle versendet werden, auf dem Rheine lediglich mit der Bestimmung nach Orten ein, in welchen sich kein Freihafen befindet, so werden sie vom Grenz-Eingangsamte nach den allgemeinen Vorschriften der Zollordnung behandelt (§. 21).

§. 27. Hat ein Schiff Declarationsschein-Güter an Bord, welche theils in Freihafenplätzen, theils in Orten, in welchen sich kein Freihafen befindet, ausgeladen werden sollen, so wird,

a) wenn ein Freihafen der nächste Bestimmungsort ist, — an der Grenze ebenso verfahren, wie wenn die ganze Ladung dahin bestimmt wäre (§§. 24 und 25);
b) wenn ein Ort, in welchem sich kein Freihafen befindet, der nächste Bestimmungsort ist, — die Ladung jedenfalls an der Grenze in freien Verkehr gesetzt.

3. Flösse.

§. 28. Flösse, die, aus dem freien Verkehr des Vereinsgebiets herstammend, auf dem Rheine unter Declarationsschein-Controle eingehen, werden in jedem Falle sogleich vom Grenz-Eingangsamte in freien Verkehr gesetzt.

IV. Waarenversendung von Hafen zu Hafen innerhalb des Vereinsgebietes.

§. 29. Unverzollte Waaren, welche innerhalb des Vereins aus einem Freihafen nach einem andern Hafen versendet werden, unterliegen der Begleitschein-Controle.

§. 30. Bestehen die Güter in solchen, welche bei ihrem Eintreffen aus dem Auslande in den Hafen des Versendungsortes zur unmittelbaren weiteren Abfertigung nach einem anderen Hafen mit Niederlagerecht declarirt wurden (§. 17, Fall c.), so werden sie auf allgemeine Revision abgefertigt. In diesem Falle können Berichtigungen der ursprünglichen Angaben in Ansehung der Gattung der Waaren ebenso, wie dieses, nach §. 16, im ersten Freihafenorte zulässig ist, auch im weiteren Bestimmungsorte eintreten.

§. 31. Werden die Güter, welche abgefertigt werden sollen, aus der

Niederlage (§. 17, Fall e. und f.) entnommen, so richtet sich das Revisions-Verfahren nach den Vorschriften für die Niederlage.

V. Waarenversendung auf dem Rheine und seinen Nebenflüssen von vereinsländischen Hafenplätzen nach dem Auslande.

§. 32. Unverzollte Waaren, welche auf dem Rheine oder seinen Nebenflüssen von vereinsländischen Freihafenplätzen nach dem Auslande versendet werden, unterliegen der Abfertigung unter Begleitschein-Controle.

§. 33. Sind die Schiffe, in welchen die unter Begleitschein-Controle abzufertigenden Waaren versendet werden, nicht verschlussfähig eingerichtet, so tritt in der Regel Colliverschluss, und hiernächst beim Ausgangsamte die Revision der Ladung und die Abnahme des Verschlusses ein.

Bei der Bergfahrt kann ausnahmsweise statt des Colliverschlusses Personalbegleitung bis zum Ausgangsamte zugestanden werden, wenn die Ladung lediglich aus unverzollten Waaren besteht. Das Ausgangsamt erledigt alsdann den Begleitschein auf die Bescheinigung der Begleitungsbeamten, dass die Ladung unverändert zur Grenze gelangt und über dieselbe ausgegangen sei. Eine Revision der Ladung findet bei dem Grenz-Ausgangsamte nur insofern statt, als gegründete Veranlassung zu einer Untersuchung wegen Uebertretung der Zollgesetze vorliegen sollte.

Wenn ausnahmsweise statt des Colliverschlusses Personalbegleitung eintritt, so dürfen Beiladungen von Gegenständen des freien Verkehrs auch auf der Fahrt nicht stattfinden.

§. 34. Sind Schiffe, in welchen die unter Begleitschein-Controle abzufertigenden Waaren versendet werden, verschlussfähig eingerichtet, so tritt Verschluss derselben ein.

Eine Beiladung von nicht colliweise verschlossenen Gegenständen des freien Verkehrs innerhalb des verschliessbaren Raumes, in welchem sich die ausländischen Waaren befinden, ist nur unter der Bedingung zulässig, dass jene ihre Eigenschaft als Gegenstände des freien Verkehrs verlieren, die der unverzollten ausländischen Waaren annehmen und hiernach das Erforderliche, unter Hinweisung auf das Manifest, im Begleitscheine bemerkt wird.

Ausser dem Raumverschlusse der unverzollten Güter können Güter des freien Verkehrs beigeladen werden, ohne dass sie ihre Eigenschaft als Gegenstände des freien Verkehrs verlieren. Das Ausgangsamt beschränkt sich auf Recognition und Abnahme des Verschlusses, und erledigt hierauf hin den Begleitschein.

§. 35. In allen übrigen Fällen der Versendung unverzollter Waaren vom Freihafenplatze nach dem Auslande, sowie in allen Fällen der Versendung unverzollter Waaren von anderen Hafenplätzen nach dem Auslande erfolgt die Abfertigung nach den allgemeinen Regeln der Zollordnung.

VI. Waarenein- und Ausgang mittelst der Dampfschiffe.

§. 36. Beim Eingange von Dampfschiffen, welche auf dem vereinsländischen Theile des Rheins oder eines seiner Nebenflüsse zum Transporte zollpflichtiger Waaren dienen, hat der Schiffsführer über die jeweilige Ladung an solchen Waaren dem Grenz-Eingangsamte eine Declaration nach den Vorschriften der Zollordnung zu übergeben. Auf den Grund dieser Declaration findet, insofern die Dampfschiffe mit verschlussfähigen Laderäumen versehen sind, die Abfertigung in der Art statt, wie sie für die unter Schiffsverschluss gesetzten Ladungen in den §§. 4, 7, 10, 11, 12, 13 Nr. 3, 14, 17 und 18 des gegenwärtigen Regulativs vorgeschrieben ist. Für Passagiergut und für die ausser den Laderäumen befindlichen Waaren, desgleichen für Dampfschiffe ohne verschlussfähige Laderäume tritt die gewöhnliche zollordnungsmässige Abfertigung ein.

VII. Allgemeine Bestimmungen.

§. 37. Die unter Personalbegleitung oder unter Schiffsverschluss fahrenden Schiffe sollen auf der Fahrt am Tage durch eine eigenthümliche Flagge, in der Nacht aber durch eine hellleuchtende Laterne kenntlich gemacht werden.

§. 38. Die Ausfertigung der Begleitscheine, sowie die Anlegung des zollamtlichen Verschlusses geschieht in allen Fällen des Transports unverzollter Waaren auf dem Rheine und dessen Nebenflüssen ganz kostenfrei.

§. 39. In allen Fällen der Abfertigung mittelst Begleitscheins zum Transporte auf dem Rheine oder dessen Nebenflüssen können die Schiffsführer Begleitschein-Extrahenten sein, und dies auch alsdann, wenn noch besondere Waarendisponenten vorhanden sind.

§. 40. Nur diejenigen Schiffer, welche des Schleichhandels nach Artikel 41 der Rheinschifffahrts-Convention überwiesen sind, bedürfen als Begleitschein-Extrahenten einer besonderen Sicherstellung der Zollgefälle durch Pfand- oder Bürgschaft.

§. 41. Es werden Massregeln getroffen werden, um die Einrichtung des Schiffsverschlusses bei den auf dem Rheine und dessen Nebenflüssen zum Waarentransporte dienenden Fahrzeugen möglichst zu erleichtern.

§. 42. Was in gegenwärtigem Regulativ von Freihafenplätzen gesagt ist, findet auf alle unmittelbar am Rheine oder einem seiner Nebenflüsse gelegenen Hafenorte Anwendung, in denen sich ein Hauptzoll- oder Haupt-Steueramt mit Niederlagerecht befindet oder von der betreffenden Regierung errichtet wird, und welche von der letzteren zu Freihafen-Häfen erklärt werden.

Anleitung, den Verschluss der Schiffe betreffend.

Diejenigen Schiffer, welche wünschen, dass ihnen bei dem Transporte der unter Zollcontrole stehenden Waaren auf dem Rheine oder dessen Neben-

flüssen die Begünstigung der Abfertigung unter Schiffsverschluss zu Theil werde, haben folgende Vorschriften zu befolgen:

§. 1. Bei den mit einem Ruff oder einer über dem Schiffsraume angebrachten Schifferwohnung versehenen Schiffen ist im Innern des Schiffsraumes, genau in der Mitte zwischen jeder Balkenlage, eine durch die ganze Schiffsbreite reichende Latte oder ein eisernes Band mittelst guter Schrauben oder an der Oberseite vernietete Nägel an jeder einzelnen Diele des Deckbodens und dem Gangbord von unten nach oben zu befestigen, also dass keine Stelle des Deckbodens von oben oder vom Innern des Ruffs aus abgenommen werden kann, ohne sichtbare Spuren von Beschädigung der Befestigung im Innern des Schiffsraums zu hinterlassen.

§. 2. Die Seitenwände des Ruffs oder der Schifferwohnung, die den Laderaum begrenzen und durhgängig da bestehen, wo die Ladeluken und die Tennen angebracht sind, ferner die Ausschlusswände der Schiffsbehälter an den Vorder- und Hintertheilen der Schiffe, oder nur an einem dieser Theile (von den Oberländern Hinter- und Vorderblech, von den Holländern Vooronder und Agteronder genannt), müssen mit regelmässigen Bretterverkleidungen versehen und diese auf die im §. 1 bezeichnete Weise versichert werden.

§. 3. Da, wo in den Vorder- und Hinterblechen zu den Waarenräumen führende Thüren und Luken sich vorfinden, sind diese durch Uebernagelung einer Latte von Innen zu verschliessen, oder wenn dieselben nach dem Blech zu offen gehen, derjenigen steuerlichen Verschlussanlage zu unterwerfen, wovon im §. 7 die Rede sein wird.

§. 4. Die fast bei allen Rheinschiffen von jeder Bauart unter den Tennen angebrachten, von den Laderäumen durch Boden und Seitenwand getrennten Behälter (Läufchen genannt), welche theils zum Aufenthalt der Matrosen, theils zur Aufbewahrung der Schiffsgeräthschaften dienen, müssen vom Waarenraum aus mit Latten oder eisernen Banden, welche nach §. 1 zu befestigen, belegt werden.

§. 5. Nach dem Laderaum hin darf auch in den unter den Tennen befindlichen Segelbehältern nicht die mindeste Oeffnung bestehen.

§. 6. Bei den mit einem Ruff versehenen Schiffen müssen die Läden der zu den Waarenräumen führenden Luken aus gefugten, festgearbeiteten ganzen Klappen bestehen. Wo diese an die festen Seitenwände anschliessen, sind an der letzteren, sowie an allen Seiten der Klappen eiserne Ringe zu befestigen, deren Krampen nach der Laderaumseite gehörig umgenietet sind.

Wo nach angelegtem Verschlusse die Umnietung und mithin der Ring, ohne sichtliche Spur zurückzulassen, von aussen gelöset und wieder festgemacht werden könnte, soll der den Ring haltende Krampen eingeschraubt, die Schraube von der zugänglichen Seite mit einer in das Holzwerk eingelassenen Mutter versehen und diese Mutter mit einem Siegel verdeckt werden.

Tritt der Fall ein, dass die Ladeluken durch Abnahme eines Theils der

Ruffbedachung sich vergrössern lassen, so ist auch dieser Theil in vorgedachter Weise zum Verschluss einzurichten.

§. 7. Die in Schiffen jeder Bauart noch ausser den Tennen vom Verdeck aus vorkommenden Ladeluken sollen an zwei sich gegenüber befindlichen Seiten des mittleren Durchschnitts der Luken mit an die festen Schiffstheile angeschlagenen, vom Waarenraume aus umgenieteten eisernen Augen versehen sein, in welche ein über die Luken hinwegführendes eisernes Band passt. Dieses Band soll auf der unteren Seite mehrere drei Zoll lange Zähne haben, um mit letzteren in die dazu in den Deckstücken angebrachten Löcher einzugreifen und das Verschieben der Deckstücke zu verhindern.

§. 8. Die Tennen müssen in ihrer ganzen Grösse, doch mit Ausschluss derjenigen Theile, wo die Oeffnung der zum Gebrauche des Schiffers bestimmten und vom Waarenraume her bereits versicherten Behälter sich befinden, mit einem festen, möglichst ungestückten getheerten Deckkleide bedeckt sein.

Wo eine Nath unvermeidlich ist, muss dieselbe durch Umschlag nach der unten zu legenden Seite des Deckkleides so eingerichtet sein, dass eine Oeffnung und Wiederverschliessung von der oberen Seite sich nicht ausführen lässt, oder die Nath durch Bleiverschluss gesichert werden.

Die Säume dieser Bekleidung sind mit Schnurlöchern zu versehen, durch welche eine aus einem Theile bestehende, einen halben Zoll starke Kordel in der Art zu ziehen, dass solche schlangenmässig bald in ein Schnurloch, bald in eiserne Ringe greift.

Diese gemäss §. 6 zu befestigenden Ringe sind in Entfernungen von je 2 Fuss nicht nur an dem Gangbord resp. festen Deckboden des Schiffes, sondern auch, und zwar in Entfernungen von je 1 Fuss, an denjenigen festen Schiffstheilen anzubringen, welche an die Luken und an die Kopfenden der losen Deckbretter sich anschliessen. Sind diese an den Kopfenden der Tennen befindlichen Schiffstheile lösbar, so soll die Einrichtung mit den Ringen auch an den Fugen angebracht und die Schnur nicht nur zur Verhinderung der Lösung der Deckleine, sondern auch zur Verhinderung der Abnahme der Giebelstücke angelegt werden.

Es muss vom Schiffer bei der Verschluss-Anlage jederzeit darauf Bedacht genommen werden, dass beide Enden der Kordel zuletzt zusammenkommen, damit die Verwendung von mehr als einem Bleie nicht nöthig werde.

§. 9. Bevor nach vorstehenden Bestimmungen die Einrichtung zur Verschlussanlage von den Schiffern getroffen wird, haben solche der Zoll-(Steuer-) Behörde:

a) eine Zeichnung ihres Schiffsgefässes im innern Längendurchschnitte,
b) eine genaue Declaration sämmtlicher zur Aufnahme von Waaren bestimmter Räume, mit Angabe jeder einzelnen dahin führenden Oeffnung,
c) eine Beschreibung der übrigen unter Deckung liegenden Räume des Ruffs und des inneren Schiffes, welche nicht zur Waarenaufnahme,

sondern zur Wohnung und allen sonstigen Privatzwecken der Schiffsbewohner bestimmt sind,

zu übergeben.

§. 10. Nachdem der Vorschrift im §. 9 genügt worden, ordnet die Zoll- (Steuer-) Behörde unter Zuziehung des Schiffers und eines Schiffsbaumeisters Lokalbesichtigung an, setzt dabei dasjenige fest, was von Seiten des Schiffers zur Bewirkung der Verschlussfähigkeit seines Schiffsgefässes einzurichten ist, und nimmt davon vorläufig Notiz.

§. 11. Ist die Einrichtung vollendet und darüber der Zoll- (Steuer-) Behörde die Anzeige gemacht, so findet eine desfallsige Untersuchung unter Zuziehung eines Schiffbaumeisters statt. An den bleibend verschlossenen Theilen des inneren Waarenraumes werden Behufs Sicherung derselben gegen willkürliche Abänderungen Bleie oder Siegel angelegt und es wird demnächst über das Eine und Andere eine, an die Erklärung §. 9 sich anschliessende, genau beschreibende Verhandlung aufgenommen, welche der Schiffer und der Schiffsbaumeister mit unterschreiben und wovon ein Exemplar auf dem Schiffe an einer bestimmten Stelle niederzulegen ist, damit die betreffenden Hauptämter bei der Passage des Schiffes davon jederzeit Einsicht nehmen können.

XXI. Zu Art. 42 (Seite 175).

Ueber die Schifferpatente sind folgende nähere Bestimmungen erfolgt:

I. Die Rheinschifffahrts-Central-Commission hat sich über gemeinsame Grundsätze in Bezug auf Ertheilung der Patente zur Ausübung der Rheinschifffahrt vereinbart, nach denen in sämmtlichen Rheinufer-Staaten fortan verfahren werden soll. Danach hat sich jede Uferregierung verbindlich gemacht (soweit die Schifffahrt nicht ausschliesslich innerhalb der Gebietsgrenzen ein und desselben Uferstaates betrieben wird), ein Patent, welches zur Ausübung der Schifffahrt auf dem ganzen Rhein berechtigt, keinem Bewerber zu ertheilen, welcher nicht mindestens den nachstehenden Forderungen genügt:

1) Erreichte Grossjährigkeit oder erlangte Emancipation;
2) hinlängliche Fertigkeit im Lesen, Schreiben und Rechnen;
3) untadelhafte Aufführung, insbesondere in Bezug auf Nüchternheit;
4) nachweislicher Besitz des Vertrauens des Handelstandes in dem betreffenden Hafenplatze, welchen die Landesregierung bestimmt;
5) Nachweis praktischer Uebung und Ausbildung in dem Betriebe des Schiffergewerbes, wobei das Minimum der Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter vier Jahren anzunehmen ist. Wenigstens die Hälfte der vorgeschriebenen Zeit muss der Bewerber in der Eigenschaft als Lehrling, Schiffsknecht oder Geselle auf Schiffen zugebracht haben, welche entweder den Rhein in seiner ganzen Länge, oder wenigstens diejenige Strecke befahren, die der Bewerber voraussichtlich künftig befahren wird.

6) Ausserdem Ablegung einer besonderen Prüfung
   a) über die Kenntnisse, welche die gehörige Behandlung der Ladung erfordert, sowie über die sonstigen Obliegenheiten eines Schiffers nach den bestehenden allgemeinen Bestimmungen;
   b) über die Befähigung zur Führung eines Schiffes überhaupt, sowie über die erforderlichen Kenntnisse des Fahrwassers auf dem Rhein, wobei jedoch eine genaue Bekanntschaft mit denjenigen Strecken, welche der Bewerber voraussichtlich nie befahren wird, nicht verlangt zu werden braucht.

II. Die Central-Commission hat ferner für zweckmässig erachtet, dass
1) Anordnungen getroffen würden, dass den Schifferpatenten das Signalement und die Unterschrift des Schiffers jedesmal beigefügt, und worin der Missbrauch mit solchen Patenten verpönt wird;
2) dass Dienstbücher für die Schiffsmannschaft eingeführt würden.

Sie war einverstanden, dass den in Rede stehenden Vorschriften nicht die Fassung eines Supplementar-Artikels zur Rheinschifffahrtsacte zu geben sei, dass aber jede, den Verhältnissen nach zulässige Uebereinstimmung unter den in den verschiedenen Uferstaaten zu erlassenden Bestimmungen wünschenswerth und dass die speciellen Anordnungen über die Ausführung und Handhabung dieser Bestimmungen, über Controlirung ihrer Befolgung u. s. w. den Landesregierungen nach den in jedem Uferstaate bestehenden Verhältnissen anheim zu geben sei.

Ad 1 wurden folgende Bestimmungen in Vorschlag gebracht:

1) Jedes Patent zum Betriebe der Rheinschifffahrt ist fortan bei der Ausfertigung mit dem vollständigen Signalement desjenigen, dem es ertheilt wird, und von diesem mit seiner, ausser dem Familiennamen auch sämmtliche Vornamen enthaltenden eigenen Unterschrift zu versehen.

Diese Unterzeichnung muss in Gegenwart von mindestens einem Beamten erfolgen, und dass dieses geschehen sei, von dem Beamten auf dem Patente bescheinigt werden.

2) Den bereits ertheilten Patenten soll das Signalement des Inhabers und dessen vollständige Unterschrift beigefügt werden. Der Inhaber ist verpflichtet, hierauf spätestens bis zum . . . . bei der . . . . Behörde anzutragen.

3) Wenn wegen vorgeschrittenen Alters oder sonst das auf dem Patente befindliche Signalement auf den Inhaber nicht mehr passt, so ist die Erneuerung oder Aenderung des Signalements mittelst eines auf das Patent zu setzenden amtlichen Vormerkes zulässig.

4) Wer ein ihm ertheiltes Rheinschifffahrts-Patent auf irgend eine Weise in den Besitz einer, mit einem solchen Patente nicht versehenen Person wissentlich gelangen lässt, damit diese auf Grund desselben die Rheinschifffahrt betreibe, verliert, wenn Letzteres geschieht, die durch das Schifffahrts-Patent erworbenen Rechte und hat nach Umständen die zeitweise oder gänzliche Zurücknahme des Patents zu gewärtigen.

5) Wer, ohne für seine Person ein Rheinschifffahrts-Patent erlangt zu haben, die Rheinschifffahrt unter Missbrauch des einer andern Person ertheilten Rheinschifffahrts-Patentes ausübt, darf, auch bei sonstiger vollkommener Befähigung, nach Umständen während einer bestimmten Zeit, mindestens während eines Jahres, oder niemals wieder mit einem Patente der gedachten Art versehen werden.

6) Wer bis zu dem, zu 2 bezeichneten Tage die Beifügung des Signalements nicht beantragt, oder auch durch Fahrlässigkeit den Missbrauch eines ihm ertheilten Patentes durch einen Andern möglich macht oder, obwohl selbst mit einem Patente versehen, das einem Andern ertheilte Patent benutzt, verfällt in eine Ordnungs- (Polizei-) Strafe von . . . .

Nachdem sich die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Nassau und Preussen (also mit Ausschluss der Niederlande; der königl. Niederländische Bevollmächtigte erklärte nämlich, dass sein Gouvernement bei der Meinung beharre, dass die Einführung dieser Massregel in den Niederlanden mit zu grossen Schwierigkeiten verknüpft sei) mit der Einführung von Dienstbüchern für Schiffsgesellen und Schiffsjungen einverstanden erklärt, verständigten sich die Bevollmächtigten jener Staaten über folgende Bestimmungen, welche sie der Würdigung und weiteren Folgegebung ihrer resp. Regierung zu unterlegen beschlossen:

1) Wer zur Zeit als Schiffsgeselle (Schiffsgehülfe, Schiffsknecht u. s. w.) oder Schiffsjunge (Schiffslehrling) im Dienste eines den Rhein, sei es mittels eines Segel- oder Dampfschiffes befahrenden Schiffers (Patrons, Schiffmeisters, Kapitäns, Conducteurs, Führers, Setzschiffers u. s. w.) steht, muss sich bis zum . . . . . mit einem Dienstbuche versehen.

2) Niemand darf von dem bezeichneten Tage ab, ohne mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche versehen zu sein, in einen Dienst der vorbezeichneten Art treten, oder ein Patent als Rheinschiffer erlangen.

3) Das Dienstbuch wird von der betreffenden Lokalbehörde nach Befinden in der für andere dienende Personen etwa bereits üblichen Form ertheilt.

4) Jeder Schiffer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Gesellen oder Jungen ein pflichtmässiges Zeugniss über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken. Ein solcher Vormerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Rheinhafens gemacht werden.

5) Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden nach der Landesverfassung durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebniss auf dem Dienstbuche vormerkt.

6) Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben, ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, erleidet eine Polizeistrafe, deren Bemessung jeder Regierung überlassen bleibt.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Gesellen und Jungen, der eine der vorstehend gegebenen Bestimmungen nicht pünktlich befolgt oder eine solche verletzt; desgleichen jeden Schiffer, welcher einen, mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche nicht versehenen Gesellen oder Jungen in seinem Dienst behält oder in seinen Dienst nimmt. Wer, in der Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Aenderungen in dem ihm ertheilten Dienstbuche vornimmt oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht, oder bei dergleichen Handlungen hülfreiche Hand leistet, wird deshalb in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Strafgesetzen beurtheilt. Ist er nach diesen wegen Betruges oder Fälschung oder wegen Hülfeleistung bei diesem Vergehen u. s. w. mit Strafe belegt, so wird ihm das Dienstbuch abgenommen und nach Umständen nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder ertheilt.

7) Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren etc., finden die gegenwärtigen Bestimmungen keine Anwendung.

Durch weiteren Beschluss der Central-Commission (mit Ausschluss der Niederlande) wurde die folgende Vereinbarung getroffen:

1) In den obern sechs Rheinufer-Staaten sind für die Bemannung der diesen Staaten angehörigen Rheinschiffe Dienstbücher bis spätestens den 1. Mai 1846 einzuführen.

2) Die dieserhalb zu erlassenden Bestimmungen finden einstweilen auf die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe keine Anwendung. Es ist daher in dem Falle, wenn ein Schiffsgeselle oder Schiffsjunge aus dem Dienste auf einem Niederländischen Schiffe in den Dienst auf einem andern Rheinschiffe übertreten will, von demselben die Beibringung eines Dienstbuches nach Umständen nicht oder doch nicht für die Dienstzeit auf dem Niederländischen Schiffe zu verlangen. Es ist aber darauf Bedacht zu nehmen, dass nicht der Uebertritt aus dem Dienste auf einem Niederländischen in den Dienst auf einem andern Schiffe, und umgekehrt, zur Umgehung der hinsichtlich der Dienstbücher ertheilten Vorschriften gemissbraucht werde.

In Folge der Verhandlungen über den hier in Rede stehenden Gegenstand wurden in den Uferstaaten von denselben besondere Verfügungen erlassen. So

für Bayern unterm 23. November 1843 von der Bayerischen Regierung der Pfalz;

für Preussen unterm 18. December 1845 von dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen;

für Frankreich unterm 7. April 1846 von dem Präfecten zu Strasburg;

für Nassau unterm 31. November 1843 von der Herzoglich Nassauischen Landes-Regierung zu Wiesbaden.

Zu bemerken ist noch: *a*) Die Worte von Nro. 3: „das Dienstbuch wird von der betreffenden Lokalbehörde ertheilt“ werden ohne Unterschied sowohl auf die Behörde des Aufenthaltsortes als auch auf jene des Wohnortes anwendbar, so zwar, dass z. B. die Preussische Behörde auch einem Niederländischen

Schiffer, welcher bei einem Preussischen Schiffer in Diensten tritt, ein Dienstbuch ertheilen kann. *b*) Knechte und Steuerleute, die nur auf kürzere Zeit angenommen sind, desgleichen auch die Heizer auf den Dampfschiffen, bedürfen eines Dienstbuches, sobald sie auf eine bestimmte Zeit oder für einen bestimmten Zweck angenommen sind.

Die schon mit besonderen Patenten versehenen Steuerleute bedürfen eines Dienstbuches nur dann, wenn sie für einen directen und regelmässigen Dienst angenommen sind.

Durch Supplementar-Artikel XIX ist ferner bestimmt:

§. 1. 1) Wer in Gemässheit des Art. 42 mit einem Rheinschifffahrts-Patent versehen ist, darf fortan auf einer Reise, und zwar auf dem Hin- und Rückwege, ein anderes als das in dem Patente bezeichnete Segelschiff, ohne Rücksicht darauf, welchem Rheinuferstaate dasselbe angehört, dann führen, wenn das zu führende Schiff von der Polizei-Behörde des Einlade- oder Abfahrtsortes auf dem Patente selbst, oder beim Mangel des Raumes auf einer Anlage desselben genau bezeichnet wird.

Für mehrere Reisen und überhaupt auf längere Zeit darf die Führung eines in dem Patente nicht bezeichneten, irgend einem Rheinuferstaate angehörigen Segelschiffes fortan von dem Patent-Inhaber alsdann übernommen werden, wenn zuvor von seiner Landes-Obrigkeit (Artikel 42) das zu führende Schiff in der vorangegebenen Weise auf dem Patent oder dessen Anlagen bezeichnet worden.

Ausserdem muss, falls der Patent-Inhaber und das zu führende Schiff nicht demselben Uferstaate angehört, der Erstere mit einem auf Verlangen der Rheinzollämter und Polizeibehörden vorzuzeigenden besonderen Atteste versehen sein, welches von der Behörde desjenigen Staates ausgestellt ist, dem das Schiff angehört, des Letztern Nationalität, Namen, Nummern, Ladungsfähigkeit und Eigenthümer bezeichnet, und seit dessen Ausstellung oder Recognition durch die Ausstellungs-Behörde noch nicht zwei Jahre verflossen sind.

2) Jeder Unterthan eines Rheinuferstaates kann fortan mit Einwilligung seiner Landes-Obrigkeit auch in denjenigen Uferstaaten, welchen er nicht angehört, nach den in diesen bestehenden Vorschriften mit dem Patente zur Führung von Dampfschiffen versehen werden; es darf durch das Patent dem Inhaber desselben die Berechtigung ertheilt werden, jedes Dampfschiff zu führen, welches derjenigen Person oder Gesellschaft angehört, in deren Dienst er steht. Jeder Führer eines Dampfschiffes muss dessen Eigenthümer den Rheinzoll- (Beamten) Aemtern und Polizeibehörden auf deren Verlangen glaubhaft nachweisen.

§. 2. Auch ward allseitig anerkannt, wie bis dahin, dass in Betreff der Prüfung von Dampfschiffführern in allen Uferstaaten übereinstimmende Vorschriften angenommen sein würden, kein Staat verpflichtet sei, die Führung ihm angehöriger Dampfschiffe Andern als solchen Personen zu gestatten,

welche die Prüfung nach den in jedem Staate bestehenden Vorschriften bestanden hätten.

XXII. Zu Art. 44 (Seite 176).

Dieser Artikel ist jetzt von keiner Bedeutung mehr, nachdem den desfallsigen Bestimmungen längst genügt worden.

XXIII. Zu Art. 46 (Seite 177).

Der Artikel 46 bestimmt zwar, dass die Schifffahrts-Ordnung von 1831 nicht anzuwenden sei, wo die Fahrt eines Schifffahrts-Patrons oder Führers auf das eigene Gebiet seines Landesherrn sich beschränkt. Nachträglich wird aber bemerkt, dass durch eine königl. Preussische Verordnung vom 30. Juni 1834 ausdrücklich verordnet worden:

> dass für die innerhalb der Grenzen des Preussischen Staates liegende Strecke des Rheinstromes und die Preussischen Strecken der Nebenströme des Rheines die denselben angehörigen Schiffspatrone oder Führer den Vorschriften sowohl der Rheinschifffahrts-Ordnung als auch der Verordnung, die Rheinzoll-Gerichte betreffend, unterworfen sein sollen, jedoch mit der Massgabe, dass in Sachen der gedachten Schiffspatrone oder Führer die Berufung von den Urtheilen der Rheinzoll-Gerichte nur an das Appellationsgericht zu Cöln stattfinden soll.

Von der obengedachten Ausdehnung bleiben die Führer von Fahrzeugen, welche zum Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcke und andern Gegenständen von einem Ufer an das gegenüberliegende bestimmt sind, ingleichen die der Marktschiffe und der Nachen unter 300 Centner Ladungsfähigkeit ausgenommen.

XXIV. Zu Art. 52 (Seite 178).

Durch den Supplementarartikel XVIII ist der Art. 52 der Uebereinkunft vom 31. März 1831 in Ansehung der Dampfschiffe aufgehoben, und statt desselben sowohl hinsichtlich derjenigen Dampfschiffe, welche den Rhein bereits befahren, als auch hinsichtlich derjenigen, welche diesen Strom künftig befahren wollen, Nachstehendes festgesetzt:

§. 1. Zum Erwerbe des Rechts, auf dem Rheine von demjenigen Punkte an, wo dieser Strom schiffbar wird, bis ins Meer und aus dem Meer bis an den gedachten Punkt die Schifffahrt unter den Bestimmungen und Begünstigungen jener Uebereinkunft auszuüben, bedarf es nur des in Gemässheit des vierten Titels der Uebereinkunft ausgestellten Patentes für den Schiffsführer und ausserdem für die Unternehmer der, die Art des Dampfschifffahrts-Betriebes (§. 2) bezeichnenden Concession d e s j e n i g e n Uferstaates, in welchem die Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Actiengesellschaft, société anonyme) ihren Sitz hat, oder welchem, falls die Schifffahrt von einem Einzelnen unternommen wird, dieser angehört.

§. 2. Nur die im §. 1 bezeichneten Bedingungen sind behufs der Erlangung der Befugniss zur Dampfschifffahrt zu erfüllen, es mag diese Schifffahrt von einem Einzelnen oder einer Gesellschaft, mit einem Schiffe oder mit mehreren Schiffen betrieben werden, es mögen die Dampfschiffe, deren Maschinen und sonstiges Zubehör in einem Rheinufer-Staate oder anderswo verfertigt sein, es mögen blos Personen mit ihrem Gepäck und ihren Wägen, oder blos Waaren, oder Personen und Waaren befördert oder, sei es mit oder ohne gleichzeitige Beförderung von Personen und Waaren oder von Personen oder Waaren auf den Dampfschiffen, durch die Dampfschiffe andere Gefässe irgend welcher Art geschleppt werden. Insbesondere ist es, die Erlangung des vorschriftsmässigen Patentes und der Concession vorausgesetzt (§. 1), jedem Dampfschiffe gestattet, an bestimmten Tagen und Stunden von jedem Hafen- oder Landungsplatze abzufahren, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wägen und auch Waaren in regelmässiger oder unbestimmter Fahrt nach einem andern Hafen oder Landungsplatze zu führen, und andere Gefässe irgend einer Art zu schleppen, ohne dass es in irgend einer dieser Beziehungen einer Einigung unter den Uferregierungen bedarf, in deren Gebiet die Abfahrts- oder Anfahrtsorte liegen.

§. 3. Welche Bedingungen behufs Erlangung der Concession zur Dampfschifffahrt (§. 1) von einem Einzelnen oder von einer Gesellschaft zu erfüllen und für die Ausübung dieser Schifffahrt vorzuschreiben sind, hängt lediglich von derjenigen Uferregierung ab, welcher der einzelne Unternehmer als Unterthan angehört oder in deren Gebiet die Gesellschaft ihren Sitz hat.

§. 4. In Ansehung der Prüfung der Tauglichkeit der Dampfschiffe kommen die Artikel 53 und 54 der Uebereinkunft mit denjenigen Massgaben zur Anwendung, welche die Natur der Dampfschiffe bedingt.

Jede Regierung wird mit Nachdruck dafür sorgen, dass die ihren Unterthanen oder den in ihrem Gebiete bestehenden Gesellschaften gehörigen Dampfschiffe nebst Maschinen und sonstigem Zubehör, besonders dann, wenn sie zur Personenbeförderung dienen sollen, in den gehörigen Zustand gesetzt und stets darin erhalten, ingleichen, dass nur solche Schiffsführer, Maschinisten und Schiffsleute zum Dienste auf den Dampfschiffen zugelassen werden, welche ihren persönlichen Eigenschaften nach für die erforderliche Sicherheit die genügende Gewähr geben.

Ausserdem behält sich jede Regierung hinsichtlich aller und insbesondere hinsichtlich der zum Personen-Transport dienenden, ihr Stromgebiet befahrenden Dampfschiffe die geeignete Controle und die geeigneten polizeilichen Massregeln zur Erreichung der erforderlichen Sicherheit vor.

Dabei soll jedoch jede irgend vermeidliche Beschränkung und Belästigung unterbleiben und kein Dampfschiff, welches einem andern Uferstaate angehört, strenger oder ungünstiger als die eigenen Dampfschiffe gleicher Art behandelt werden.

Seit dem 1. Januar 1851 ist die folgende, zwischen den Rheinuferstaaten vereinbarte „Polizeiliche Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis zur königlich Niederländischen Grenze bei Spyk" in Vollzug gesetzt:

Erste Abtheilung.

Allgemeine Bestimmungen für die ganze Stromstrecke bis Spyk.

Artikel 1.

I. Allgemeine Verbindlichkeit zur Verhütung von Beschädigung.

1) Jeder Führer eines auf der Fahrt begriffenen oder vor Anker liegenden Segel- oder Dampfschiffes hat seine Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass das seiner Leitung anvertraute Schiff weder andere Schiffe oder Schiffbrücken, Fähren, Nachen, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstige an oder auf dem Rheine befindliche Anlagen beschädige, noch denselben hinderlich oder durch dieselben beschädigt werde.

2) Eine gleiche Verpflichtung liegt den Flossführern ob, desgleichen den zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen, sowie den Inhabern von Fähren, Nachen, Schiffmühlen und von sonstigen Anlagen der vorgedachten Art.

Artikel 2.

II. Verhalten während der Fahrt.

1) *Im Allgemeinen.*

1) Kein Schiff darf in den Fahrweg (Kurs) eines andern, im Fahren begriffenen Schiffes hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören.

2) An scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, muss jedes zu Thal fahrende Dampfschiff mit verminderter Kraft so lange fahren, bis man vom Hintertheil des Schiffes aus in das offene Reck hineinsehen kann.

3) Auf Strecken, wo Schiffe an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Ein- oder Ausladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und dem Thalwege fahrenden Dampfschiffe bei der Thalfahrt und beim Aufschlagen (Wenden) nur mit halber Kraft, bei der Bergfahrt aber nur mit derjenigen Kraft fahren, welche für den Fortgang und die sichere Steuerung des Schiffes unumgänglich nöthig ist.

Artikel 3.

2) *Vorbeifahren der Schiffe bei einander.*

a. Allgemeine Bestimmungen.

1) Nur da, wo das Fahrwasser so breit ist, dass dasselbe ohne Zweifel hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt dreier Schiffe gewährt, darf der Führer eines Schiffes es unternehmen, bei einem andern Schiffe in derselben oder in entgegengesetzter Richtung vorbeizufahren.

2) Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein Schiff in der Enge, dann muss das andere Schiff so lange vor der Enge halten, bis das erstere dieselbe durchfahren hat.

3) Kein Dampfschiff darf sich einem in einer Enge vorfahrenden Schiffe auf mehr als zwei Schiffslängen (80 Meter) nähern.

Artikel 4.

b. Vorbeifahren in entgegengesetzter Richtung.

1) Alle Dampfschiffe und mit günstigem Winde segelnde Schiffe, welche, in entgegengesetzter Richtung fahrend, einander in eben dieser Richtung begegnen, sollen rechts (Steuerbordseits) ausweichen, so weit dies zur Vermeidung des Aneinanderstossens erforderlich ist.

2) Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die im Artikel 5 vorgeschriebenen Zeichen zu geben.

3) Wenn die Führer zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Dampfschiffe gleichzeitig zu erkennen geben, dass sie von der vorstehend zu 1 gegebenen Vorschrift abweichen müssen, so soll das auf dem zu Berg fahrenden Schiffe gegebene Zeichen massgebend sein.

Artikel 5.

c. In derselben Richtung.

1) Erreicht ein Dampfschiff ein vorfahrendes bis zu einer Entfernung von zwei Schiffslängen (80 Meter), so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Schiffes vorbeifahren, so muss derselbe fünf Glockenschläge geben und eine blaue Flagge (zur Nachtzeit, statt dieser, eine hellbrennende Laterne mit weissem Glase) auf halben Mast aufziehen lassen. Dasjenige Schiff, welches vorbeifahren soll, muss, sobald dieses Zeichen gegeben worden, nach der rechten Seite (Steuerbordseite), das vorfahrende aber nach der linken (Backbordseite) ausweichen.

2) Sobald das hintere Schiff mit dem vorfahrenden oder mit dem letzten, von diesem geschleppten Schiffe bis auf halbe Schifflänge auf gleicher Höhe sich befindet, muss das vordere Schiff so lange mit verminderter Kraft fahren, bis jenes erstere vorbeigefahren ist.

3) Wenn ein besser segelndes Schiff ein vorfahrendes erreicht und der Führer des ersteren dem letzteren vorbeifahren will, so hat derselbe dies durch Ruf zeitig zu erkennen zu geben. Alsdann hat der Führer des vorfahrenden Schiffes so lange die Segel zu mindern, bis das andere Schiff vorbeigefahren ist.

Artikel 6.

d. Vorschriften in Betreff der Dampfschleppzüge.

1) Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigem Winde segelnde Schiffe müssen den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Art. 4 und 5 ausweichen, und dabei die angehängten Schiffe in Eine Linie hintereinander bringen.

2) Bei allen Vorbeifahrten anderer Schiffe haben die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe für das Zusammenziehen des Zuges in der Art zu sorgen, dass die vorbeifahrenden Schiffe den erforderlichen Raum finden.

3) Die Vorschriften der Art. 1 bis 5 sind im Uebrigen auch von allen Schleppzugführern zu befolgen, sie mögen mit oder ohne Anhang fahren. Insbesondere ist beim Vorbeifahren von Schleppzügen aneinander dem Art. 5 zu genügen und es dürfen, ausser in dem Falle eines solchen Vorbeifahrens, Schleppzüge niemals nebeneinander in gleicher Höhe fahren.

4) Niemals dürfen mehr als je zwei Schiffe nebeneinander gekuppelt fahren.

Artikel 7.

e. In Betreff der Segelschiffe.

a) Wenn sie von Pferden gezogen werden.

1) Allen von Pferden gezogenen Schiffen darf nur auf der, dem Leinpfade entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf das im Art. 5 Nummer 1 vorgeschriebene Zeichen sich so weit als möglich dem Leinpfade nähern.

2) Zwischen einem gezogenen Schiffe und dem Leinpfade darf nur von einem zur Personenbeförderung dienenden Dampfschiffe, und zwar nur dann durchgefahren werden, wenn offenbare Gefahr statt hat, wenn zuvor das Zeichen durch Anruf von dem Dampfschiffe aus gegeben worden, und wenn das gezogene Schiff sich ausserhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet. Der Führer des Segelschiffes muss auf den Anruf sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff mit stillgestellten Rädern über die Leine forttreiben.

Artikel 8.

b) Wenn sie zu Thal treiben.

1) Einem ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Segelschiffe muss jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muss das Segelschiff auf das im Art. 5 vorgeschriebene Zeichen mit Hülfe von Rudern und Anker so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

2) Das Quertreiben der Schiffe ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

Artikel 9.

c) Wenn sie laviren.

Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiffe und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher wenden, bevor sie den Fahrweg (Kurs) eines sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

Artikel 10.

f. In Betreff der einzelnen Fahrzeuge.

1) In der Nähe tiefbeladener, sowie aller Fahrzeuge, deren Belastungsfähigkeit weniger als 600 Centner beträgt, müssen dio Dampfschiffe, sofern es ohne offenbare Gefahr für dieselben oder für die angehängten Güterschiffe geschehen kann, mit verminderter Kraft vorbeifahren, falls aber sonst für jene Fahrzeuge Gefahr entstände, zeitig stopfen.

2) Die Führer der vorstehend zu 1 genannten kleinen Fahrzeuge dürfen den Gang der Dampfschiffe nicht durch vermeidliche Annäherung stören; dieselben müssen vielmehr aus dem Fahrwege (Kurs) des Dampfschiffes sich entfernen.

Artikel 11.

3) *Fahren der Schiffe durch Schiffbrücken und bei Fähren.*

1) Alle Schiffsführer sind zur Befolgung der für Schiffbrücken und Fähren ertheilten besonderen Vorschriften verpflichtet.

2) Die Führer von fliegenden Brücken und Gierponten müssen den in der Fahrt begriffenen Dampf- und Segelschiffen ausweichen.

3) Solchen Schiffen, welche von Stellen ober- oder unterhalb einer fliegenden Brücke oder Gierponte abfahren (ablegen), müssen die Führer der letztern den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen auf das im Art. 5 vorgeschriebene Zeichen, den Segelschiffen auf Anruf oder Aufhissen einer rothen Flagge.

4) Die Dampfschiffe dürfen, sofern nicht die volle Maschinenkraft zu deren sicheren Steuerung durch die Schiffbrücke erforderlich ist, durch eine solche nur mit verminderter Kraft fahren.

5) Zur Nachtzeit muss der Schiffsführer die Absicht, durch die Brücke zu fahren, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben und, bis die Signallaternen auf der Brücke aufgezogen sind, vor derselben warten.

Artikel 12.

4) *Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.*

1) Soll ein Personen-Dampfschiff an einer Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Soll dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weissem Glase zu geben. Gleicher Zeichen hat der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.

2) Bei Annäherung eines Nachens müssen die Räder des Dampfschiffes

zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Umgang gesetzt werden, dass der Nachen keine gefährliche Schwankungen erleidet.

3) Die Nachenführer haben die eingestiegenen Personen aufzufordern, sich sogleich niederzusetzen.

4) Der Nachen muss von zwei starken, schiffkundigen Männern von gutem Rufe geführt werden, in gutem Zustande, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner erlaubten Einsenkungstiefe versehen sein.

5) Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dass den vorstehend zu 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhülfe anzuordnen und der Dampfschifffahrts-Verwaltung Mittheilung zu machen.

6) Niemand darf, ohne den unter 4 erwähnten Erfordernissen genügt zu haben, Personen oder Güter zu einem Dampfschiffe bringen oder von demselben abholen.

7) Die Führer von Dampfschiffen dürfen beim Abfahren von Landungsbrücken kein anderes im Fahren begriffenes Schiff in seinem Fortgange hindern. Die Führer der zu Berg fahrenden Dampfschiffe sind verpflichtet, Thalschiffe in ihrer Wendung bei der An- und Abfahrt nicht zu stören. Wenn die Führer nahe hintereinander zu Thal fahrender Dampfschiffe aufdrehen wollen, so darf das zuletzt fahrende Schiff das vorfahrende in seiner Wendnng nicht hindern.

Artikel 13.

5) *Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.*

1) Jedes Schiff, welches in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fährt, muss auf der Bergfahrt mit zwei über einander angebrachten hellbrennenden Laternen am Maste, oder in Ermangelung des Mastes am Kamine, auf der Thalfahrt ausserdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugspriet versehen sein. Eine der am Maste oder Kamine befindlichen Laternen muss bei Dampfschiffen zur Beförderung von Personen von rother, bei Dampfschleppern von grüner Farbe, die übrigen Laternen können dagegen weiss sein. Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit Einer weissen Laterne am Maste zu versehen. Schleppzüge dürfen nur bei Mond- oder Sternenhelle zur Nachtzeit fahren.

2) Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe mit verminderter Kraft fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen. Wird der Nebel so dicht, dass keines der Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die Dampfschiffe festgelegt werden.

3) Zur Nachtzeit darf beim Vorbeifahren niemals von der im Art. 4 Nummer 1 bezeichneten Richtung abgewichen werden.

Artikel 14.

6) *Verhalten bei hohem Wasserstande.*

1) Bei einem Wasserstande von mehr als 16 Fuss über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation ist die Fahrt von Dampfschiffen untersagt.

2) Bei einer Wasserhöhe von einschliesslich 13 bis einschliesslich 16

Fuss über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation dürfen Dampfschiffe zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tage nur in der Mitte des Stromes fahren; jedoch ist die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen gestattet. Die zu Thal fahrenden Dampfschiffe dürfen bei dem vorstehend zu 2 gedachten Wasserstande mit nicht grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steueruug des Schiffes nöthig ist.

3) Bei einem Wasserstande von einschliesslich 9 bis zu 13 Fuss über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation müssen die Dampfschiffe zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von mindestens zwei Schiffslängen (80 Meter) vom gewöhnlichen Uferrande fahren.

4) Die Pegelstände, welche für die einzelnen Strecken massgebend sein sollen, werden von den Regierungen nach dem Strasburger, Mannheimer, Speyerer, Mainzer, Coblenzer, Cölner, Düsseldorfer und Emmericher Pegel bekannt gemacht werden.

Artikel 15.

7) *Verhalten beim Festfahren.*

1) Ist ein Schiff oder Floss irgendwo im Strome festgefahren, so hat dessen Führer an einer geeigneten, mindestens eine Stunde stromaufwärts gelegenen Stelle eine Wahrschau aufzustellen, welche andern Schiff- oder Flossführern zuruft, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren ist. Diese Wahrschau muss daselbst so lange verweilen, bis sie durch eine zweite Wahrschau benachrichtigt ist, dass jenes Schiff oder Floss wieder flott geworden, oder dass auf die der Polizeibehörde sofort zu machende Anzeige eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2) An Stellen, wo ein Schiff festgefahren oder gesunken ist, soll jedes Dampfschiff mit halber Kraft vorbeifahren.

3) An den Stellen, wo Schiffe gesunken sind, werden die erforderlichen Sicherheitszeichen durch die Ortsbehörde aufgestellt werden.

Artikel 16.

III. Verhalten während des Stillliegens.

1) Ausserhalb der Häfen dürfen am Leinpfadufer nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen. Beim Vorbeifahren der von Pferden gezogenen Schiffe muss auf stillliegenden Segelschiffen, wenn es angeht, der Mast niedergelegt, sonst aber muss so weit vom Ufer abgelegt werden, dass das Zugseil unter den Schiffen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muss die Bemannung des stillliegenden Schiffes behülflich sein.

2) Alle Flosse, welche am Leinpfadufer liegen, müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flosse, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 250 Fuss weit in den Strom reichen. Der Flösser ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmässig mit dem Flosse abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dass sie der Schifffahrt

nicht hinderlich sind. Die Flossmannschaft muss die Schiffe, welche das Floss nicht umsämmen können, an demselben vorbei fortziehen.

3) Sind Schiffe oder Flosse bei nebligem Wetter an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies nicht zu geschehen pflegt, so ist auf den Dampfschiffen alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von andern Schiffen und von Flossen aus ebenso oft durch das Sprachrohr zu rufen.

4) Alle Schiffe, welche bei Nacht auf dem Strome in der Nähe des Fahrwassers oder ausserhalb der Häfen in der Nähe der Landungsbrücken für Dampfschiffe, oder an Stellen liegen, an welchen sonst keine Schiffe anzulegen pflegen, müssen mit einer hellbrennenden Laterne am Maste an der Seite des Fahrwassers oder an einer sonstigen erhöhten Stelle und zwar dergestalt versehen sein, dass die Laternen von beiden Seiten aus wahrgenommen werden können. In ähnlicher Weise sind zur Nachtzeit auch die Rheinmühlen und sonstigen im Rheine befindlichen Anlagen mit einer Laterne zu versehen. Wo mehrere Mühlen in Einer Reihe aufgestellt sind, genügt die Anbringung einer Laterne auf den äusseren Mühlen an der dem Fahrwasser zugekehrten Seite. Auf Flössen, welche vor Anker liegen, müssen zur Nachtzeit an jeder der beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen nebeneinander aufgerichtet werden.

Artikel 17.

IV. Bestimmungen in Betreff der Badeanstalten und sonstigen Anlagen.

1) Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen oder Gegenstände, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

2) Zur Nachtzeit ist auf den fliegenden Brücken an einer erhabenen Stelle, desgleichen auf dem ersten Ankernachen eine hellbrennende Laterne vom Inhaber zu halten.

Zweite Abtheilung.

Besondere Bestimmungen.

Artikel 18.

I. Wahrschau.

Zur Sicherheit der Schifffahrt werden an folgenden Stellen Wahrchau-Stationen errichtet:

1) am Bingerloche,
2) an der Wirbelay und zwar auf der Ecke derselben,
3) am Kammereck,
4) am Ochsenthurm,
5) an der Bank bei St. Goar,
6) bei einem Wasserstande unter 10 Fuss, am Enger'schen Grunde,
7) bei einem Wasserstande unter 11 Fuss, in der Rheindorfer Kehle.

Für diese Wahrschauen wird von allen, an den vorbezeichneten Punkten vorbeifahrenden Schiffen und Flössen zur Deckung der Kosten ein mässiges Entgelt erhoben. In Betreff dieses Entgelts und des Wahrschaudienstes werden besondere Bestimmungen erlassen werden. Jeder Schiffs- und Flossführer hat die ihm durch die letzteren aufzuerlegenden Verbindlichkeiten pünktlich zu erfüllen.

Artikel 19.

II. Besondere Bestimmungen für die Stromstrecke von St. Goar bis Bingen.

1) Auf der Stromstrecke zwischen St. Goar und Bingen darf niemals ein Schiff an den Radkasten eines Dampf-Schleppschiffes genommen werden.

2) In der Bergfahrt auf der gedachten Strecke müssen die einem Schleppschiffe angehängten Fahrzeuge in Einer Linie hintereinander gehalten werden.

3) Einem zu Berg fahrenden Schleppschiffe dürfen auf der zu 1 bezeichneten Strecke höchstens drei Schiffe angehängt werden, jedoch nur dann, wenn die Ladungsfähigkeit derselben 250 Last oder weniger beträgt. Beläuft sich die Ladungsfähigkeit höher, so dürfen nur zwei Schiffe in das Schlepptau genommen werden.*)

4) Einem zu Thal fahrenden Schleppschiffe dürfen auf der zu 1 bezeichneten Strecke höchstens vier Schiffe angehängt werden.

Artikel 20.

III. Fliegende Brücken und Gierponten.

1) Beim Vorbeifahren von Dampf- und Segelschiffen müssen die fliegenden Brücken und Gierponten bei Breisach, Lauterburg, Speyer, Gernsheim, Königswinter, Bonn, Hamm und an der Beck bei Xanten nach dem rechten Ufer ausweichen, an welchem sie auch zur Nachtzeit liegen sollen. Die fliegenden Brücken und Gierponten zu Hüningen, Worms, Oppenheim, Neuwied, Linz, Kaiserwerth, Uerdingen, Werthhausen, Essenberg, Orsoy, Rees und Emmerich müssen den Dampf- und Segelschiffen nach dem linken Ufer hin ausweichen, auch daselbst zur Nachtzeit liegen.

2) Sollten besondere Umstände zur Nachtzeit eine andere als die zu 1 vorgeschriebene Lage der Brücken oder Ponten nothwendig machen, so muss bei Annäherung eines Dampfschiffes die Glocke auf der Brücke oder Ponte so lange dauernd geläutet werden, bis vom Dampfschiffe aus durch Glockenschläge die Wahrnehmung zu erkennen gegeben und die Geschwindigkeit des Dampfschiffes vermindert ist. Die Brücke oder Ponte muss dann sogleich das Fahrwasser frei machen.

---

*) Ueber das Verhältniss der Leistungsfähigkeit der Schlepper zu dem auf der bezeichneten Strecke zu schleppenden Ladequantum sind Untersuchungen eingeleitet, welche den im Interesse der Schifffahrt demnächst zu erlassenden näheren Bestimmungen dieses Artikels zu Grund gelegt werden dürften.

3) Wenn zu Kaiserswerth bei kleinem Wasser Dampfschleppzüge oder Segelschiffe sich begegnen, so muss die dortige fliegende Ponte so lange in der Mitte des Stromes halten, bis die Schleppzüge oder Segelschiffe vorbeigefahren sind.

Strafbestimmung.

Artikel 21.

Wer eine der in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Vorschriften nicht befolgt oder verletzt, unterliegt einer Geldbusse u. s. w. (nach den in jedem Staate bestehenden oder zu erlassenden Gesetzen).

In Beziehung auf die vorstehende allgemeine polizeiliche Verordnung über das Befahren des Rheines ist hier Folgendes zu bemerken:

I. Die darin enthaltenen Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe werden häufig in einem entscheidenden und für die Sicherheit der Schifffahrt wesentlichen Punkte missverstanden.

Es kann nämlich nach der Natur der Sache und nach der in Art. 4 ausgesprochenen allgemeinen Regel keinem Zweifel unterliegen, dass die Bestimmungen über das Verhalten von Schiffen, die in entgegengesetzter oder in derselben Richtung an einander vorbeifahren, nur für den Fall Geltung haben, wenn sich die Schiffe in einem und demselben Fahrweg befinden; — dass sie dagegen nicht eintreten, wenn die Schiffe verschiedene Fahrwege innehalten.

In diesem letztern Falle sind die Schiffe einander nicht im Wege; es kann daher von einem Ausweichen keine Rede sein.

Dieser einfachen, den gegebenen Verhältnissen allein entsprechenden Aufforderung gegenüber gehen viele Schiffer und Steuerleute von der irrigen Ansicht aus, dass die Vorschriften der Verordnung über das Ausweichen in allen Fällen zur Anwendung gebracht werden müssen, die Schiffe mögen sich in einem und demselben oder in verschiedenen Fahrwegen befinden.

Diese irrige Ansicht hat zur Folge gehabt, dass Schiffe, um einander reglementsmässig ausweichen zu können, gegenseitig in ihren Kurs hineingefahren sind, und es sollen dadurch die meisten bei Nacht vorgekommenen Unglücksfälle entstanden sein.

Zur Beseitigung des gedachten Missverständnisses sind daher die nöthigen Bekanntmachungen erschienen, durch welche ausdrücklich bestimmt wird, dass das Ausweichen beim Begegnen oder Vorbeifahren von Schiffen nur dann zu beobachten ist, wenn die Schiffe sich in einem und demselben Fahrwege (Kurse) befinden.

Schiffe, welche in verschiedenen Fahrwegen (Kursen) aneinander vorbeifahren, haben den Fahrweg inne zu halten, in welchem sie sich befinden.

Nach dem revidirten Artikel 14 der polizeilichen Verordnung über das Befahren des Rheines von Basel bis in die See ist über das Verhalten bei hohem Wasserstande bestimmt worden:

1. Auf der Stromstrecke unterhalb der Lauter ist das Verhältniss des Wasserstandes zu den an den Landungsplätzen zu Speyer, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Emmerich, Nymwegen und Arnheim angebrachten Marken Nro. I., II. und III. für das Verhalten der an einem dieser Plätze gelandeten Dampfschiffe bei ihrer Fahrt bis zu dem nächsten von diesen Plätzen, an welchem sie landen, und zwar nach folgenden Bestimmungen massgebend:

a) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke I. erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe zu Thal in der Mitte des Stromes fahren, und bei der Bergfahrt mindestens um ein Viertheil der Breite des Stromes vom gewöhnlichen Uferrande entfernt bleiben. Wird eine grössere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren.

b) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke II. errreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tage aber nur in der Mitte des Stromes, und wenn sie zu Thal gehen nicht mit grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen ist ihnen gestattet.

c) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke III. erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

2. Auf der Stromstrecke oberhalb der Lauter ist, bei einem Wasserstande von mehr als 3,50 Meter (11 Fuss) über dem Nullpunkte des Strasburger Pegels, die Fahrt von Dampfschiffen untersagt.

Die zur Befahrung der Stromstrecke zwischen Mainz und Bingen im Oktober 1854 zusammengetretene, aus Technikern sämmtlicher Rheinuferstaaten zusammengesetzte Commission wurde beauftragt, die Festsetzung der, für die Anbringung der Marken massgebenden Pegelhöhen nach den oben Nr. 1 niedergelegten Grundsätzen gemeinschaftlich vorzunehmen.

Zusammenstellung der Wasserstände an den Hauptpegeln der Rheinufer-Staaten,

bei welchen die Ausübung der Dampfschifffahrt auf dem Rhein beschränkt oder ganz untersagt werden muss.

Benennung der Pegel.	Gewöhnlicher Wasserstand. Höchster	Gewöhnlicher Wasserstand. Mittel.	Die Beschränkungen treten ein bei erster Fall.	Die Beschränkungen treten ein bei zweiter Fall.	Die Beschränkungen treten ein bei dritter Fall.	Vorgelegte Durchschnittshöhe der Deiche und Orte.	Vorgelegte Durchschnittshöhe der Gelände und Felder.	Vorgelegte Durchschnittshöhe der Leinpfade.	Wo liegt der Nullpunkt?	Bemerkungen.
Speyer . . .	6,14	1,80	3,80	4,50	5,20	7,00	5,00	4,50	unten	Scala nach dem Metermaass getheilt.
Mannheim	Null	13′ (3,9 M.)	9′ (2,7 M.)	6′ (1,8 M.)	3′ (0,9 M.)	bis 3′ (0,9 M.)	8′ (2,4 M.)	10′ (3 M.)	oben	Fussmaass à 0,3 M. Null des Pegels liegt im höchsten bekannten Wasser von 1824.
Mainz . . .	23′ (5,75 M.)	7′ (1,75 M.)	11′ (2,75 M.)	14′ (3,5 M.)	19′ (4,75 M.)	22′ (5,5 M.)	16′ (4 M.)	12′ (3 M.)	unten	Fussmaass von Hessen 4 Fuss auf den Meter (0,25 Meter).
Biebrich . .	22′ (6,4 M.)	9′ (2,6 M.)	12′ 13″ (3,55 M.)	14′ 10″ (4,3 M.)	19′ 2″ (5,55 M.)	nicht	17′ (4,93 M.)	12′ (3,5 M.)	unten	Altes Mainzer Cameral-Fussmaass 12theilig à 0,29 Meter.
Coblenz . .	29′ (9,1 M.)	9′ (2,8 M.)	16′ (5 M.)	20′ (6,25 M.)	23′ (7,19 M.)	30′ (9,4 M.)	22′ (6,9 M.)	16′ (5 M.)	unten	Rheinländisches Fussmaass: 1 Fuss = 0,31,385 Meter.
Cöln	30′ (9,4 M.)	9′ (2,8 M.)	18′ (5,65 M.)	22′ (6,9 M.)	25′ (7,8 M.)	〃	〃	〃	unten	〃
Düsseldorf	27′ (8,5 M.)	9′ (2,8 M.)	17′ 4″ (5,41 M.)	21′ 4″ (6,7 M.)	24′ (7,5 M.)	28′ (8,8 M.)	20′ (6,25 M.)	14′ (4,4 M.)	unten	〃
Emmerich	26′ (8,16 M.)	9′ (2,8 M.)	17′ 2″ (5,4 M.)	20′ 1″ (6,3 M.)	22′ (6,7 M.)	〃	〃	〃	unten	〃
Nymwegen	7,09	2,84	5,00	6,00	7,00	9,26	6,00	—	unten	Die Scalen sind nach Metermaass getheilt; nicht die Leinpfade sowohl, als die Sommer-Deiche und niedrigen Grundstücke bedingen die Beschränkung.
Arnheim . .	6,26	2,04	4,00	5,00	6,00	6,90	5,00	—	unten	〃

XXV. Zu Art. 53 (Seite 179).

In der Regel geschehen die Untersuchungen durch eigens dazu bestellte Commissarien auf dem Gebiete desjenigen Staates, von welchem der Eigenthümer oder Besitzer des zu untersuchenden Fahrzeuges Unterthan ist:

in Frankreich	in	Strasburg;
„ Bayern	„	Speyer und Ludwigshafen;
„ Baden	„	Mannheim;
„ Hessen	„	Worms, Mainz und Bingen;
„ Nassau	„	Caub, Rüdesheim und Niederlahnstein;
„ Preussen	„	Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort und Wesel (für die Mosel in Saarlouis und Trier);
„ Niederland	„	Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht.

XXVI. Zu Art. 55 (Seite 180).

Sämmtliche Uferregierungen sind über folgende nähere Bestimmungen zur Handhabung einer guten Ordnung und zur Sicherung der Versendungen übereingekommen:

§. 1. Bei Versendung von Arsenik, Quecksilber-Präparaten, Bleizucker und Grünspan sollen folgende Vorsichtsmassregeln angewendet werden.

§. 2. Arsenik (nämlich Arsenikmehl, gelber Arsenik, Rauschgelb oder Auripigment, rother Arsenik, Realgar, Scherben-Kobalt) darf nur in Fässern oder Kisten verpackt werden.

Die Fässer müssen von gutem Holze sein, mit wenigem Bruche scharf zusammengebunden; auch muss jedes Fass, wenn es nicht über zwei Centner fasst, mit 14 hölzernen Reifen, bei grösserem Gehalte aber mit verhältnissmässig noch mehr Reifen, desgleichen Boden und Deckel mit Einlage-Reifen versehen sein. — Inwendig sind diese Fässer mit starker Leinwand durch einen aus Schwarzmehl und Tischlerleim zu kochenden Kleister zu verkleben. — Ist die Verpackung in Kisten geschehen, so müssen diese von starkem Holze völlig dicht gefertigt, mit Reifen versehen und inwendig gleich den Fässern mit Leinwand verklebt sein.

§. 3. Auf jedem Collo muss mit leserlichen Buchstaben in schwarzer Oelfarbe das Wort Arsenik (Gift) angebracht sein, unter welcher Bezeichnung es auch im Manifeste aufgeführt werden muss.

§. 4. Die Ladung muss von einem Zeugnisse der Polizeibehörde des Absendungsortes, dass bei der Verpackung die obige Vorschrift (§. 2) befolgt worden, begleitet sein, und der Schiffer darf sie nur annehmen, wenn sie ihm von der Hafen-Polizeibehörde des Absendungsortes überwiesen wird, die sich vorher genau zu überzeugen hat, dass die Verpackung keine äusserlich erkennbare Beschädigung erlitten hat, auch die Bezeichnung (§. 3) vollständig ist.

§. 5. Bei Versendung von Quecksilber-Präparaten, namentlich von ätzendem Sublimat, weissem und rothem Präcipitate, ferner von Blei-

zucker und Grünspan sind die Schiffer ebenfalls verpflichtet, die Ladung nur anzunehmen, wenn sie von der Hafen-Polizeibehörde ihnen übergeben wird, welche zuvor die Beschaffenheit eines jeden Collo sorgfältig zu untersuchen hat. Auch sind diese Waaren in dem Manifeste unter ihrer eigenthümlichen Benennung aufzuführen und dürfen nicht unter allgemeinen Rubriken, z. B. Materialwaaren, einbegriffen werden.

§. 6. Grössere Transporte der in den §§. 2 und 5 genannten Waaren, worunter auf dem Oberrhein ein Quantum von mindestens 50 Centnern, auf dem Mittel- und Niederrhein ein Quantum von mindestens 100 Centnern verstanden wird, sollen in besonderen Schiffen geführt werden; kleinere Quantitäten können zwar mit anderen Gütern in das nämliche Fahrzeug aufgenommen werden, jedoch ordnet die Polizeibehörde des Absendungshafens die Art und Weise der Absonderung dieser Giftstoffe von der übrigen, in dem nämlichen Fahrzeuge befindlichen Ladung an und vermerkt dies im Manifeste. Insbesondere ist hierbei auf die Entferung solcher Gegenstände Rücksicht zu nehmen, welche mittelbar oder unmittelbar als Nahrungsmittel dienen.

§. 7. Bei der Ein- und Ausladung dürfen die in Rede stehenden Waaren nicht länger als drei Tage-Stunden, niemals aber während der Nacht im Freien liegen.

§. 8. Schiffer, welche eine Ladung annehmen, die ihnen nicht von der Hafen-Polizeibehörde überwiesen worden (§§. 4 und 5), oder das Manifest nicht richtig abfassen (§§. 3 und 5), oder die Vorschriften wegen alleiniger Verladung oder Absonderung bei gemischten Ladungen nicht befolgen (§. 6), endlich über die gesetzliche Zeit hinaus die Waaren bei der Einladung liegen lassen (§. 7), verfallen in die durch die Gesetze der resp. Uferstaaten für derartige Uebertretungen verhängten Strafen.

§. 9. Den Rheinzoll- und Hafenpolizei-Beamten liegt die Handhabung dieser Verordnung ob. Sie haben die Schiffer, welche sie übertreten, nicht nur den Rheinzoll-Gerichten anzuzeigen, sondern auch, zur Verhütung von Schaden, die sofortige Abstellung des Mangels bei eigener Verantwortlichkeit für Rechnung des Schuldigen zu bewirken.

Gegen Versender, welche die Waaren unter unrichtigen Namen aufgeben, wie gegen Bezieher, welche sie über die gesetzliche Zeit (§. 7) am Ufer liegen lassen, haben sie nicht minder gehörigen Orts die Bestrafung einzuleiten. (Vergl. ferner die Bemerkung zu Art. 65.)

XXVII. Zu Art. 58 (Seite 180).

Die Bestimmungen dieses Artikels sind in Frankreich, Baden, Bayern, Hessen und Nassau und hinsichtlich der Lootsen auch in den Niederlanden noch in Anwendung.

Nur in Preussen ist der Steuermanns- und Lootsenzwang*) gesetzlich

*) Steuermann und Lootse sind im Grunde zwei verschiedene Begriffe. Der Erstere zählt zur Schiffsmannschaft, er führt das Steuerruder und vertritt in vielen Fällen den

abgeschafft. Steuerleute bestehen aber auch auf dem Preussischen Rhein, jedoch nur für die Strecke von der letzten Ein- und Ausladestelle bis zum nächsten Bestimmungsorte.

Die Schiffer können nach Belieben einen Steuermann annehmen oder auch nicht. (Siehe das Reglement Seite 294 bis 300.)

XXVIII. Zu Art. 59 (Seite 180).

Die in diesem Artikel bestimmte Ausnahme vom Lootsenzwang ist durch Supplementar-Artikel XIX auf Segelschiffe jeder Ladungsfähigkeit, welche unter 600 Centner Ladung enthalten, ausgedehnt worden. Ferner sind vom Lootsenzwang befreit:

1) alle unbeladenen Fahrzeuge;
2) Schiffe, welche ausschliesslich solche Gegenstände geladen haben, die sich beim Sinken des Schiffes von selbst heben;
3) die zu Segelschiffen gehörenden Lichterfahrzeuge, welche am Hauptschiff seitwärts befestigt sind, also nicht am Schlepptau nachgeführt werden.

XXIX. Zu Art. 60 (Seite 181).

Auf der Niederländischen Strecke sind die Lootsen-Gebühren durch den königlichen Beschluss vom 29. April 1852, in Vollziehung des Artikels 18 der Uebereinkunft zwischen den Niederlanden und dem Zollvereine vom 31. December 1851, für die Waal und den Leck vermindert worden. Der Beschluss lautet:

Wir Wilhelm III., von Gottes Gnaden König der Niederlande etc.;

Auf den Bericht Unseres Ministers der Finanzen vom 16. April 1852 Nro. 120, betreffend Ein- und Ausgangs-Gebühren;

In Erwägung, dass der Art. 18 des am 31. December 1851 zwischen den Niederlanden und den Zollvereins-Staaten abgeschlossenen Vertrags bestimmt, dass die Tarife der Lootsengelder, die dermalen für den Niederländischen Rhein, die Waal und den Leck, zwischen Lobith, Dortrecht und Rotterdam bestehen, auf die Hälfte herabgesetzt werden sollen, und dass sonach die Nothwendigkeit vorliegt, Bestimmungen gegen die Umgehung der Bezahlung des Lootsengeldes festzustellen;

Haben für gut befunden und verordnet:

Art. 1. Die Artikel 13 der beiden Reglements, festgestellt durch königlichen Beschluss vom 15. September 1834 (Staatsblatt Nro. 29), Artikel 2 des

---

Kapitän oder Schiffer. Der Letztere gehört eigentlich nicht mit zur Mannschaft, kommt nur auf kurze Zeit oder gar nicht an Bord und fährt in letzterem Falle als Wegweiser dem Schiffe im Nachen voran. Auf dem Rhein wird indess dieser Unterschied nicht gemacht, die Bezeichnungen Lootse und Steuermann werden vielmehr meistens gleichbedeutend gebraucht.

königl. Beschlusses vom 23. Mai 1837 (Staatsblatt Nro. 27) und königl. Beschluss vom 25. Septbr. 1848 (Staatsblatt Nro. 59) sind ausser Kraft gesetzt.

Art. 2. Das Lootsengeld auf den Flüssen Leck und Waal von Lobith bis nach Krimpen und Gorinchem (Gorcum) und auf den Strömen zwischen Gorinchem, Dortrecht und Rotterdam, sowie zwischen Krimpen und Rotterdam, welches die Schiffer oder Schiffsführer zu entrichten haben, wird für jede Lootsen- und Baakenstrecke per Reise festgesetzt, und zwar:

	Fl.Cs.
Von jedem Schiffe oder Fahrzeuge	
beladen mit 600 Ctr. bis zu 1500 Ctr. zu	0,25
„ „ 1500 „ „ „ 2500 „ „	0,37,5
„ „ 2500 „ „ „ 3500 „ „	0,50
„ über 3500 „	1

Ein Schiff, das weniger als 600 Ctr. geladen, ist frei.

Für Holzflösse	
bis zu 4000 Centner	0,25
von 4000 bis 6000 Ctr.	0,50
„ 6000 „ 8000 „	0,75
„ 8000 „ 12000 „	1
über 12000 Ctr.	1,25

Ferner wird die Hälfte mehr bezahlt für die Flussstrecke zwischen dem Spoel und Kuilenburg wegen der grösseren Entfernung.

Rang- und andere ausschliesslich innerhalb des Landes fahrende Schiffe, sowie Passagier- und Schlepp-Dampfschiffe sind diesem Tarife nicht unterworfen; doch wird von diesen für jede Lootsen- oder Baakenstrecke jährlich bezahlt

	Fl.Cs.
von Rang- und andern ausschliesslich im Inlande fahrenden Schiffen über 300 Ctr. Ladungsfähigkeit . .	0,50
von Dampfschiffen	1,50
„ Schlepp-Dampfschiffen	0

Die Passagier- und Schlepp-Dampfschiffe, vom Auslande kommend oder dahin gehend und hier im Lande oder in andern Rheinufer-Staaten seiend, werden den inländischen gleichgestellt. Sollten jedoch Schiffer oder Schiffsführer von Rang- oder andern ausschliesslich im Inlande fahrenden Schiffen oder Dampfschiffen einen Lootsen- oder Baakenmeister an Bord verlangen, so wird für jede solche Reise ausser dem vorerwähnten Lootsengelde noch ferner gezahlt

	Fl.Cs.
für ein Rang- oder anderes ausschliesslich im Inlande fahrendes Schiff	0,25
„ ein Dampfschiff	0,25

Art. 3. Jeder Schiffer oder Schiffsführer ist verpflichtet, das Lootsengeld an den mit der Erhebung beauftragten Lootsen- oder Baakenmeister oder an dessen Gehülfen zu zahlen, bevor er die Flussstrecke verlässt, wofür das Lootsengeld geschuldet wird.

Art. 4. Für jede Zahlung des Lootsengeldes wird dem Schiffer oder Schiffsführer eine von dem Lootsen- oder Baakenmeister oder dessen Assistenten unterzeichnete Quittung ausgestellt, enthaltend:

1) Ordnungsnummer der Quittung der betreffenden Baakenstrecke;
2) Datum der Abgabe;
3) Namen und Bezeichnung des Schiffs oder Fahrzeugs;
4) Namen und Vornamen des Schiffers oder Führers mit Angabe seines Wohnsitzes;
5) Grösse oder Ladungsfähigkeit des Fahrzeugs;
6) ob die Zahlung für eine Einzelreise oder für das ganze Jahr erfolgte.

Art. 5. Jeder Schiffer oder Schiffsführer ist verbunden, zu jeder Zeit dem Lootsen- oder Baakenmeister, dessen Assistenten oder dem Zollbeamten auf die erste dessfallsige Aufforderung die im vorstehenden Art. 4 gedachte Quittung über das bezahlte Lootsengeld für die unmittelbar vorhergehende, von dem betreffenden Schiffe befahrene Baakenstrecke vorzuzeigen.

Der Schiffer oder Schiffsführer, welcher dieser Verpflichtung nicht nachkömmt, wird nach Massgabe des Gesetzes vom 6. März 1818 bestraft.

Art. 6. Dieser Beschluss tritt in dem nämlichen Zeitpunkte, wie der Vertrag vom 31. December 1851 zwischen den Niederlanden und dem Zollverband, in Kraft.

Anmerkung. Die Stationen der Lootsen und Baakenmeister sind:

a) Auf der Waal: 1) in Millingen, 2) Hulhuizen, 3) Altena, 4) Druten, 5) Leeuwen, 6) Thiel, 7) Dreumel, 8) Rossum, 9) Opijnen, 10) Loewestein und Gorinchem.

b) Auf dem Leck: 1) zu Millingen, 2) Pannerden (am Kanal), 3) Peppelgraaf, 4) Malburgen, 5) Arnheim (an der Rheinbrücke), 6) Wageningen, 7) Wijk te Duurstede, 8) Kuilenburg, 9) Oudslekkerveen, 10) Vreeswijck, 11) Schoonhoven.

c) Auf der Strecke zwischen Gorinchem, Dortrecht und Rotterdam: 1) zu Gorinchem, 2) Hardinxveld, 3) Giessendam, 4) Dortrecht, 5) bei der Einfahrt von Oordt und 6) zu Ijasselmonde.

Reglement über den Lootsendienst auf dem Rheine innerhalb der Grenzen des Preussischen Gebiets.

§. 1. Der nach §. 24 des Regulativs vom 5. August 1834 bedingt angeordnete Lootsenzwang wird aufgehoben. Es steht dem Patrone oder Führer eines Fahrzeuges oder Flosses frei, ob er sich eines Lootsen bedienen will, oder nicht.

§. 2. Es sollen Lootsen-Stationen für die nachfolgend bezeichneten Stromstrecken errichtet werden, und die Lootsen verpflichtet sein, an dem ihnen angewiesenen Stationsorte zu wohnen.

I. Im Regierungs-Bezirke Coblenz.

a) Von St. Goar aufwärts bis Caub; mit Anweisung des Wohnsitzes des Lootsen in St. Goar.

b) Von Oberspay aufwärts bis Boppard*); Wohnsitz: Oberspay.

*) Diese Station ist zufolge Verordnung vom 12. April 1847 bis St. Goar erweitert worden.

c) Längs des Engerser Grundes aufwärts; Wohnsitz: Kaltenengers.
d) Oberhalb Rolandswerth aufwärts, um den Oberwinterer Grund, sowie um den Unkelstein bis zum Bach unterhalb Remagen; Wohnsitze: im Wiedchen und Rolandswerth.

II. Im Regierungs-Bezirke Cöln.

a) Von Wisdorf abwärts bis Langel und von Langel aufwärts bis Wisdorf.
b) Von Woringen abwärts bis Platthals und von Piwipp aufwärts bis Langel; Wohnsitz: Woringen.

III. Im Regierungs-Bezirke Düsseldorf.

a) Von Urdenbach aufwärts bis Piwipp; Wohnsitz: Zons.
b) Von Urdenbach abwärts bis Stürzelberg und umgekehrt; Wohnsitz: Stürzelberg.
c) Von Heerdt abwärts bis an den Düsseldorfer Hafen, und von da aufwärts bis zum Steinort bei Hamm; Wohnsitz: Düsseldorf.
d) Von dem Düsseldorfer Hafen bis zur Schellenburg und umgekehrt; Wohnsitz: Niederkassel.
e) Von Kaiserswerth aufwärts bis Leuchtenberger-Ort; Wohnsitz: Kaiserswerth.
f) Von Wanheim und Rasgatt aufwärts bis Uerdingen; Wohnsitze: Uerdingen und Wanheim.
g) Von Ruhrort und Homberg aufwärts bis Werthhäuser-Fähr und Werthhausen; Wohnsitze: Homberg und Ruhrort.
h) Von Orsoy aufwärts bis oberhalb Woltershof und von Binsheim abwärts bis Orsoy; Wohnsitz: Orsoy.
i) Von oberhalb im Hamm abwärts bis unten im Wörth und umgekehrt; Wohnsitz: Görsicker.
k) Zur Fahrt durch die Weseler Rheinbrücke auf- und abwärts; Wohnsitz: Büderich.
l) Vom Bislicher Kanale abwärts bis unten in der Beck am Grind und umgekehrt; Wohnsitz: Xanten.
m) Von oberhalb Goldgräber abwärts bis in die Kraly und umgekehrt; Wohnsitz: Vinnen.
n) Von Reserort abwärts bis unterhalb der Stadt Rees und umgekehrt; Wohnsitze: Reeserschanz und Rees.
o) Von dem Kanale bei Grieth aufwärts bis Entenbusch; Wohnsitz: Grieth.
p) Von Biermann abwärts bis am Rabenpoll und umgekehrt; Wohnsitz: Emmerich.
q) Von Spick aufwärts bis Rabenpoll oder Emmerich; Wohnsitze: Griethausen und Salmorth.

§. 3. Niemand darf das Gewerbe eines Lootsen treiben, welcher nicht gehörig geprüft und auf den Grund bestandener Prüfung mit einer Concession versehen ist, oder welcher dieselbe nicht nach Massgabe der Bestimmung des §. 8 erlangt hat. Das Gewerbe darf nur auf derjenigen Strecke ausgeübt werden, für welche die Concession ertheilt ist (§§. 2, 7). Auf anderen Strecken den Lootsendienst zu verrichten, ist der Inhaber nicht berechtigt, es sei denn, dass er für diese seine Befähigung gleichfalls nachgewiesen und eine besondere Concession auch für diese Strecken erlangt hätte.

§. 4. Zur Prüfung der Lootsen wird in jedem betreffenden Regierungs-Bezirke eine Commission ernannt, bestehend aus einem Regierungs-Commissarius als Vorsitzenden und drei erfahrenen und ortskundigen Schiffern oder Lootsen.

§. 5. Wer sich zur Prüfung meldet, hat zuvörderst nachzuweisen:

a) dass er Preussischer Unterthan ist;
b) seine bisherige gute Führung;
c) dass er zwei Jahre praktisch die Schifffahrt erlernt und überdies ein Jahr als Gehülfe eines concessionirten Lootsen gedient hat;
d) hinlängliche Fertigkeit im Lesen und Schreiben.

Die Prüfung ist auf die im §. 27 des Regulativs vom 5. August 1834 bezeichneten Gegenstände zu richten. Ausserdem hat die Commission zu prüfen, ob der Bewerber im Stande ist, die Wasserhöhe auf den verschiedenen Untiefen der Strecke, für welche die Concession nachgesucht wird, nach den gegebenen Pegelständen zu berechnen und auf jener Strecke eine Probefahrt mit demselben zu machen.

Für die Prüfung dürfen keine Gebühren, sondern nur die baaren, von dem Bewerber zu erstattenden Auslagen berechnet werden.

Ueber den Ausfall der Prüfung ist demselben kostenfrei ein Zeugniss auszustellen. *)

§. 6. Erhält der Bewerber das Fähigkeits-Zeugniss, so muss derselbe, sofern er auf der Lootsenstation, für welche er die Concession nachgesucht hat, nicht schon als Gehülfe gedient hat, noch ein Jahr auf Probe den Lootsendienst verrichten. Besteht er diese Probe, so wird ihm von der Regierung die Concession gebührenfrei ertheilt.

§. 7. In der Concession ist die Strom-Strecke, für welche sie gültig ist, zu bezeichnen; es ist der ersteren der, von der betreffenden Regierung auszufertigende Gebührentarif beizuheften, und der Lootse hat, wenn er in

*) Der angezogene §. 27 der Verordnung vom 5. August 1834 lautet:

„Diese (Lootsen-) Concession darf nur solchen Personen ertheilt werden, welche durch eine von ihnen bestandene Prüfung ihre Befähigung zur Ausübung des Lootsendienstes überzeugend dargethan haben. Die hiernach erforderliche Prüfung ist daher insbesondere zu richten:

1) auf die genaueste Lokalkenntniss derjenigen Strecke, für welche der zu Prüfende die Concession zur Ausübung des Lootsendienstes nachsucht;
2) auf die Kenntniss, mit Fahrzeugen von verschiedener Bauart bei jedem Winde und Wetter manövriren zu können;
3) auf die vollständigste Bekanntschaft mit den Hülfsmitteln und Gefahren.

Ausübung des Lootsendienstes begriffen ist, die Concession mit dem Tarife urschriftlich oder in beglaubigter Form bei sich zu führen und auf Verlangen des Patrons, Schiffs- oder Floss-Führers demselben vorzuzeigen. Die für die verschiedenen Stationen festgestellten Tarife sollen durch die Amtsblätter zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden.

§. 8. Diejenigen Personen, welche schon bei Publication des Regulativs vom 5. August 1834 zur Ausübung des Lootsendienstes berechtigt waren, und gemäss §. 29 desselben die Concession ohne Prüfung in Anspruch nehmen können, haben sich deshalb bei Vermeidung des Verlustes der Befugniss, das Gewerbe eines Lootsen zu betreiben, binnen drei Monaten, von der Publication dieses Reglements an, bei der betreffenden Regierung zu melden. *)

§. 9. Der Patron, Schiffs- oder Flossführer, welcher einen Lootsen verlangt, hat dies durch Zeichen oder durch Anruf kund zu thun oder ihn zu bestellen, nach Massgabe der, mit dem Tarif bekannt zu machenden besonderen Bestimmung der Regierung (§. 7). Ist der Lootse auf der Station, so muss er der Aufforderung sofort folgen; bleibt während seiner Abwesenheit kein anderer Lootse auf der Station zurück, so ist auf der letzteren und bis zur Rückkehr des Lootsen eine rothe Flagge aufzuziehen, um anzuzeigen, dass auf der Station sogleich kein Lootse zu haben ist. Unter mehreren, auf der Station zugleich anwesenden Lootsen hat der Schiffspatron oder Führer die Wahl; sonst fahren die Lootsen nach der vom Schifffahrts-Inspector festgesetzten Reihefolge.

§. 10. Der Lootse hat auf Verlangen des Patrons oder Führers den Befehl über die Mannschaft (bei der Bergfahrt über die Pferdeführer) und das Steuerruder zu übernehmen. Er hat alle auf die Stellung, Richtung und auf den Gang des Schiffes oder Flosses bezügliche Anordnungen zu treffen und dem ihm übertragenen Geschäfte unausgesetzt Aufmerksamkeit zuzuwenden. Bevor das Schiff oder Floss nicht durch die Begleitungsstrecke gelangt ist, darf der Lootse dasselbe nicht verlassen.

§. 11. Der Lootse ist befugt und, wenn ihn der vorgesetzte Schifffahrts-Inspector dazu anweiset, verpflichtet, durch Baken oder Schwimmpfähle die zu meidenden Stellen des Fahrwassers zu bezeichnen; er hat dem Schifffahrts-Inspector davon Anzeige zu machen, wenn Steine oder Dämme der Fahrt hinderlich oder die Leinpfade beschädigt sind.

§. 12. Im Frühjahre vor dem Wiederbeginn der Schifffahrt, wie auch unmittelbar nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasser sind sämmtliche Lootsen gehalten, ihre Stromstrecken zu befahren, das Strombett und

*) Der angezogene §. 29 der Verordnung vom 5. August 1834 lautet:
„Diejenigen Personen, welche früher schon zur Ausübung des Lootsendienstes berechtigt gewesen sind, erhalten für die Strecken, auf denen sie den Lootsendienst bisher verrichtet haben, die Concession ohne vorhergängige Prüfung. Sie sind verbunden, innerhalb einer von der betreffenden Regierung näher zu bestimmenden Frist die Ertheilung derselben nachzusuchen, und dürfen nach Ablauf dieser Frist ohne die vorschriftsmässige Concession den Lootsendienst nicht ausüben."

den Fahrweg zu untersuchen und die Leinpfade zu besichtigen, auch bei den Steuerleuten und Leinenreutern sich fleissig zu erkundigen, in welchem Zustande sich das Fahrwasser und der Leinpfad bis zu den benachbarten Stationen befinden, damit sie die vielleicht stattgehabten Veränderungen genau kennen lernen.

§. 13. Ein Lootse, der die Führung eines Schiffes oder Flosses in trunkenem Zustande übernimmt, oder sich während der Führung in diesen Zustand versetzt; der den ihm angewiesenen Wohnsitz willkürlich verlässt, oder die Vorschriften des gegenwärtigen Reglements oder seine Gebührentaxe überschreitet, hat eine Geldstrafe von 1 bis 5 Thalern und bei erheblicher Pflichtverletzung eine Suspension vom Lootsendienste für die Dauer von vier Wochen bis zu drei Monaten, im Wiederholungsfalle aber Suspensionsstrafe bis zu sechs Monaten und nach Befinden selbst den Verlust der Concession zu erleiden, welcher letztere bei fernerer Wiederholung stets auszusprechen ist. Dieselben Strafbestimmungen treten ein, wenn durch Fahrlässigkeit eines Lootsen bei Ausübung seines Gewerbes ein Theil der Ladung zu Grunde geht, oder das Schiff, Floss, die Ladung oder die Mannschaft oder dritte Personen am Körper oder Vermögen beschädigt werden. Ist der entstandene Schaden in böslicher Absicht veranlasst, oder ist durch grobe Fahrlässigkeit der Tod oder eine lebensgefährliche Beschädigung eines Menschen oder der Untergang einer Schiffsladung herbeigeführt, so tritt stets Verlust der Concession ein.

Diese Bestimmungen treten in Ansehung der Lootsen an die Stelle der unter den Buchstaben c. bis f. im §. 20 des Regulativs vom 5. August 1834 enthaltenen Strafbestimmungen und wird in so weit auch der §. 30 dieses Regulativs beschränkt.

Im Uebrigen behält es bei den §§. 19—23 und 30 desselben sein Bewenden. Auch bleiben die Strafbestimmungen des gemeinen Rechts und die Ansprüche der Betheiligten auf Schadenersatz vorbehalten.

§. 14. Die Handhabung der Dienstdisciplin und die nächste Untersuchung der Uebertretungen der Lootsen gegen diese Instruction gehören zur Dienstobliegenheit des Rheinschifffahrts-Inspectors. Die Ortsbehörden sind zur ungesäumten vorläufigen Feststellung der Thatsache und Anzeige bei dem letzteren verpflichtet. Die Disciplinar-Entscheidung erfolgt durch die Regierung, in deren Bezirk der Stationsort des Lootsen liegt.

§. 15. Wer auf einer der oben (§. 2) bezeichneten Stromstrecken die Verrichtungen eines Lootsen ausübt, ohne dafür als Lootse concessionirt zu sein, verfällt in die §. 33 des Regulativs vom 5. August 1834 angedrohte Strafe. Als einer unbefugten Ausübung des Lootsendienstes schuldig ist jeder Schiffer oder Steuermann anzusehen, welcher nicht für die ganze Fahrt, von der letzten Ein- oder Ausladestelle bis zum nächsten Bestimmungsorte, sondern unterwegs, für einzelne Strecken der Fahrt, sich annehmen lässt und das Schiff oder Floss über eine oder mehrere der oben (§. 2) bezeichneten Stromstrecken geleitet.

Gebühren-Tarif

für die Lootsen-Stationen auf der Rheinstrecke.

Es wird erhoben auf der Station:	Bei einer Ladungsfähigkeit von 4000 Ctr. und mehr.	von 2500 Ctr. bis 4000 Ctr.	von 1500 Ctr. bis 2500 Ctr.	von 1500 Ctr. und weniger.
A. *Im Regierungsbezirk Coblenz.*	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.
Von St. Goar bis Caub	80	65	55	40
„ Oberspay bis St. Goar*)	70	50	40	30
„ Coblenz bis St. Goar**)	105	75	60	45
„ Engers	20	15	12½	10
„ Oberwinter	20	15	12½	10
B. *Im Regierungsbezirk Cöln.*				
An der Station Wiesdorf	25	20	15	12½
„ „ „ Woringen	20	16	12	10
C. *Im Regierungsbezirk Düsseldorf.*				
Von Urdenbach aufwärts bis Piwipp	17½	15	11	10
„ Urdenbach abwärts bis Stürzelberg und umgekehrt	15	13	11	9
„ Heerdt abw. bis in den Düsseldorfer Hafen	18	16	14	11
Vom Düsseldorfer Hafen bis zum Steinort bei Hamm	20	16	13	11
„ Düsseldorfer Hafen bis zur Schnellenburg und umgekehrt	13	11	9	7½
Von Kaiserswerth aufw. bis Leuchtenberger Ort	15	13	11	9
„ Wanheim und Rasgatt aufw. bis Uerdingen	18	16	12½	10
„ Ruhrort und Homberg aufwärts bis Werthhäuser Fähre und Werthhausen***) . .	13	11	10	8
„ Orsoy aufwärts bis oberhalb Woltershof und von Binsheim abwärts bis Orsoy	12½	11	10	7½
„ oberhalb Götterswickerhamm abwärts bis unten im Wörth und umgekehrt	15	13	11	9
Zur Fahrt durch die Weseler Brücke auf- und abwärts	16	14	12	10
Vom Bislicher Kanal abwärts bis unten in der Beeck am Grind und umgekehrt	14	12	10	8
Von oberhalb Goldgräber abwärts bis in die Krali und umgekehrt	13	11	9	7½
Vom Reeser Ort abw. bis unterhalb der Stadt Rees und umgekehrt	12½	11	9	7½
Von dem Kanal bei Grieth aufwärts bis Entenbusch	12½	10	9	7½
Von Biermann abw. bis Rabenpoll und umgekehrt	14	12½	10	9
Vom Spick aufw. bis Rabenpoll oder Emmerich	13	11	9	7½

Ausgegeben von der Regierung zu Düsseldorf den 21. August 1844.

---

*) Die Lootsen-Station Oberspay ist laut Verordnung des Finanzministers vom 12. April 1847 erweitert worden.

**) Die Lootsen-Station von Coblenz bis St. Goar ist laut Verordnung des Finanzministers vom 3. Juni 1846 errichtet.

***) Diese Lootsen dürfen auch den Lootsendienst auf der neu eingerichteten Lootsen-Station von dem Duisburger Rhein-Kanal bis Werthhausen oder Werthhäuser Fähre ausüben.

Durch Verordnung vom 22. Juli 1846 ist eine Lootsen-Station für die Strecke von der Mündung des Duisburger Rhein-Canals bis nach Werthhausen und Werthhäuser-Fähre, mit Anweisung des Wohnsitzes der Lootsen in Duisburg, errichtet und für die vorbezeichnete Station die Lootsen-Gebühr bei einer Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges

von 4000 Centner und mehr auf	. . .	7 Sgr. 6 Pf.
„ 2500 bis 4000 Centner „	. . .	6 „ — „
„ 1500 „ 2500 „ „	. . .	5 „ — „
„ 1500 und weniger „ „	. . .	4 „ — „ bestimmt.

Ferner ist durch Verordnung vom 21. December 1846 bestimmt:

1) dass die für die Strom-Abtheilung von Ruhrort oder Homberg bis Werthhausen oder Werthhäuser-Fähre concessionirten Lootsen auch auf der neu eingerichteten Lootsen-Station von dem Duisburger Rhein-Kanal bis Werthhausen oder Werthhäuser-Fähre den Lootsendienst ausüben dürfen, und

2) dass die zu Duisburg wohnenden geprüften Lootsen, wenn sie für die ganze Rheinstrecke von Ruhrort bis Werthhausen oder Werthhäuser-Fähre befähigt befunden sind, auf dieser ganzen Strecke den Lootsendienst zu versehen befugt sein sollen.

Die Lootsen-Gebühren betragen:

Von Ruhrort und Homberg aufwärts bis Werthhäuser-Fähre und Werthhausen bei einer Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges

von 4000 Centner und mehr	. . .	13 Sgr.
„ 2500 bis 4000 Centner	. . .	11 „
„ 1500 bis 2500 „	. . .	10 „
„ 1500 und weniger „	. . .	8 „

Durch den Ruhr- und Rhein-Kanal bis nach Werthhausen und Werthhäuser-Fähre bei einer Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges

von 4000 Centner und mehr	. . .	$7^1/_2$ Sgr.
„ 2500 bis 4000 Centner	. . .	6 „
„ 1500 bis 2500 „	. . .	5 „
„ 1500 und weniger „	. . .	4 „

Die Steuermannsordnungen für den Mittel- und Oberrhein, sowie deren Ergänzungen stimmen im Wesentlichen mit der hier in ihren wichtigsten Artikeln folgenden Hessischen Steuermannsordnung vom 11. Juni 1836 und deren Ergänzungen überein:

2) Die Zahl der Steuerleute in den Häfen ist zwar im Allgemeinen nicht beschränkt; damit solche aber das Bedürfniss der Schifffahrt nicht überschreite, so soll die Annahme neuer Steuerleute nur auf den Antrag oder das Gutachten der betreffenden Lokalbehörden und Handelsstände, der Flösser und der Schiffer, welche die respectiven Häfen frequentiren, stattfinden.

3) Wer Steuermann werden will, muss

a) das Alter der Grossjährigkeit erlangt haben, als Bürger in seinem Wohnorte recipirt sein und deutsch Lesen und Schreiben können;

b) während vier Jahren ohne Unterbrechung bei einem patentisirten rheinischen Güterschiffer die Rheinschifffahrt erlernt, und sodann auf der betreffenden Stromstrecke während weiterer zwei Jahre als Schiffsgeselle gedient und ein Jahr lang als Lehrbursche eines patentisirten Steuermanns zum Steuermannsdienste sich gehörig befähigt haben;

c) hierauf eine Prüfung darüber bestehen, dass er nach dem jeweiligen Pegelstande die Wasserhöhe in den verschiedenen Untiefen der Strecke, für die er die Anstellung nachsucht, berechnen oder bestimmen könne, mit der Lage und Richtung der Felsen und Gründe auf der nämlichen Strecke genau bekannt sei und wisse, bei welchem Wasserstande dieselben zu überfahren oder zu vermeiden sind, und welcher Weg im letzteren Falle eingehalten werden muss; endlich dass er das Verhältniss des Wasserstandes im Thalwege zu jenem im Bergwege kenne und wisse, unter welchen Umständen und wo aus dem einen in den anderen übergegangen werden muss;

d) unter der Aufsicht eines Steuermannes und eines Schiffers eine Probefahrt machen, und

e) über seine gute Aufführung und seinen tadellosen Lebenswandel, sowie über den Besitz einigen schuldenfreien Grundeigenthums oder sonstigen Vermögens durch Attestate seiner Lokalbehörde und resp. seiner Lehr- oder Dienstherren sich ausweisen;

f) endlich auch ein Zutrauens-Zeugniss des Handels- und Schifferstandes beibringen.

4) Diejenigen, welche nur mit dem Steuern der Flosse sich befassen wollen, brauchen die Rheinschifffahrt nicht erlernt zu haben, müssen dagegen fünf Jahre lang bei einem recipirten Flossensteuermann in der Lehre verbleiben, haben der im §. 3 unter c. vorgeschriebenen Prüfung sich zu unterwerfen, unter der Aufsicht eines Steuermanns und eines Flössers eine Probefahrt mit einem Flosse zu machen und über ihre Aufführung, sowie einiges Vermögen die gehörigen Attestate (§. 3 d) beizubringen.

7) Der Aspirant, der auf die vorgeschriebene Weise seine Fähigkeit zum Steuermannsdienste dargethan und bei der Prüfung bestanden hat, wird hiernach von dem Grossherzgl. Provinzial-Commissär als wirklicher Steuermann patentisirt, oder erhält von demselben, wenn seine Annahme als solcher wegen einer hinreichenden Anzahl tauglicher Steuerleute noch nicht sofort zulässig erscheint, ein Patent als Steuermanns-Candidat, vermöge dessen er in die Zahl der patentisirten Steuerleute, sobald diese demnächst vermehrt werden soll, einrückt, bis dahin zugleich aber auch befugt ist, bei augenblicklichem Mangel an Steuerleuten den Dienst derselben ausserordentlicher Weise zu versehen.

8) Nach Massgabe der Eigenschaft des Fahrwassers und der Beschaffen-

heit des Flussbettes bleibt der Steuermannsdienst nach der bisherigen Observanz nur auf bestimmte Stromtheile beschränkt.

9) Alle Flosse und alle Schiffsladungen von 300 Centnern und darüber müssen sowohl stromauf- als abwärts, theils wegen ihrer eigenen, theils wegen der Sicherheit der Schifffahrt im Allgemeinen, damit nämlich durch etwaige Schiffbrüche in dem Fahrwasser keine neuen Hindernisse entstehen, auf den bezeichneten Stromstrecken durch die für diese angestellten Steuerleute gesteuert werden; ausgenommen hiervon sind jedoch:

a) solche Flösse, die wegen ihrer Grösse und Einsenkung das Fahrwasser nicht einzuhalten brauchen;
b) Waarentransporte auf Fahrzeugen, die eine Ladungsfähigkeit unter 300 Centner haben;
c) Ladungen, die aus Gegenständen bestehen, welche zum wechselseitigen Verkehr der nahen Uferbewohner gehören;
d) Ladungen von Eigengut, insofern sie aus Gegenständen bestehen, die bei etwaigem Sinken des Fahrzeuges sich von selbst heben;
e) Markt- und kleine Jachtschiffe.

10) Die Namen der patentisirten Steuerleute, sowie auch jene der Steuermanns-Candidaten, sollen in den betreffenden Häfen durch Anschlag öffentlich bekannt gemacht werden; unter diesen haben die Schiffer und Flösser eine ganz freie Wahl.

11) Sobald ein Schiffer mit einem Fahrzeuge vor dem Hafen angelangt ist und einen anwesenden Steuermann um seine Dienstleistung für die Stromstrecke, wofür er angestellt ist, zur alsbaldigen Fortsetzung seiner Fahrt anspricht und ihm das bestimmte Maximum des Steuermanns-Lohns zu bezahlen sich erbietet, ist dieser Steuermann verpflichtet, das Steuerruder des gedachten Schiffers zu übernehmen, und kann sich nicht damit entschuldigen, dass er von einem andern Schiffer, dessen Fahrzeug noch nicht vor dem Hafen angelangt ist, zum Voraus bestellt worden sei.

Auf die, die Dampfboote gewöhnlich führenden Steuerleute findet vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

12) Die erste Pflicht eines Steuermanns, der die Führung eines Flosses oder eines beladenen Schiffes übernimmt, ist: sich zu verlässigen, ob die Bemannung hinlänglich, die nöthigen Fahrgeräthschaften vorhanden und alles am gehörigen Orte sei. Bis das etwa Fehlende herbeigeschafft und alles in Ordnung gebracht, soll er die Abfahrt verhindern und seinen Dienst verweigern.

Während der Fahrt muss der Steuermann auf alles, was auf den Gang des Flosses oder des Schiffes einigen Einfluss haben kann, seine ganze Aufmerksamkeit richten.

Bevor das Floss oder das Schiff an dem Bestimmungsorte oder in dem Hafen, in welchem die Steuerleute gewechselt werden müssen, angelangt ist, darf er sich davon nicht entfernen, nicht einmal auf kurze Zeit, und auch

dann nicht, wenn selbst der Flossherr oder der Schiffsmeister hierzu die Einwilligung gegeben hätte; er muss auch die Nacht darauf zubringen, wenn nämlich am anderen Tage, um den Bestimmungsort oder den Hafen, in welchem die Steuerleute gewechselt werden, zu erreichen, die Fahrt fortgesetzt werden muss. In diesem Falle hat der Flösser oder Schiffer ihm eine geeignete Schlafstelle anzuweisen.

13) Alle auf die Stellung, Richtung und auf den Gang des Flosses oder Schiffes Bezug habenden Anordnungen hat der Steuermann allein zu treffen, und in dieser Beziehung steht die gesammte Flossen- und Schiffsmannschaft, sowie auch bei der Bergfahrt der Führer der Halfterpferde nur allein und unmittelbar unter seinem Commando.

Bei eintretenden unerwarteten ganz ungewöhnlichen Umständen, so auch im Augenblick der Gefahr, hat der Steuermann mit dem Flossherrn oder Schiffsmeister sich zwar zu besprechen, die Befehle zu dem Vollzug der etwa gemeinschaftlich beschlossenen Massregeln aber kann nur der Steuermann geben.

14) Für alle unglücklichen Ereignisse, die einem Flosse oder einem Schiffe während der Fahrt begegnen und nicht durch offenbar unabwendbare Zufälle herbeigeführt werden, sondern Folge einer ungeschickten Steuerung, einer Unachtsamkeit, oder einer verabsäumten zweckmässigen Massregel sind, ist und bleibt der Steuermann allein verantwortlich.

Der Flossen-Steuermann ist namentlich verbunden, zur Abwendung von dergleichen den Flossenführer auf seine Verbindlichkeit aufmerksam zu machen; wenn er blos Stümmel und einzelne Böden führt, eine Wahrschauerfahne aufzustecken; führt er aber grössere Flosse, namentlich sogenannte Käutzchen, lose Fahrten, oder Holländer Flosse, einen Wahrschauer-Nachen rechtzeitig vorauszuschicken.

17) Im Frühjahre vor dem Wiederbeginnen der Schifffahrt, wie auch unmittelbar nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasser sind sämmtliche Steuerleute gehalten, ihre respectiven Stromstrecken zu befahren, das Strombett und den Fahrweg zu untersuchen und die Leinpfäde zu besichtigen, damit ein jeder von ihnen die vielleicht stattgehabten Veränderungen genau kennen lerne.

Dass sie dieser Pflicht Genüge geleistet, werden sie durch Attestate der betreffenden Lokalbehörden, bei denen sie sich deshalb zu melden haben, darthun.

Die in dem Strombette entdeckten neuen Hindernisse, sowie die etwaigen Beschädigungen an den Leinpfäden haben sie wie bisher den Behörden anzuzeigen.

18) Die unter Ziffer 17 vorgeschriebenen Untersuchungen und Besichtigungen müssen die Steuerleute unentgeltlich vornehmen und können dafür von Niemand eine Entschädigung oder Bezahlung, unter was immer für einem Namen und Vorwande, verlangen.

19) Da die Ausübung des Steuermanns-Dienstes, zu welcher jeder

Steuermann stündlich berufen werden kann, ruhige Besonnenheit, Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart erfordert, so sollen diejenigen Steuerleute, welche der Völlerei ergeben sind, von der Liste der Steuerleute gestrichen werden.

20) Ein Steuermann, der auch auf einer anderen als der ihm in seinem Patente angewiesenen Stromstrecke das Steuern von Flossen und beladenen Schiffen eigenmächtig und ohne hiezu gehörig patentisirt zu sein übernimmt, hat für das erstemal eine Disciplinarstrafe von zwei bis sechs Gulden, für das zweitemal das Doppelte dieser Summe zu erlegen und soll bei fortgesetzter Uebertretung der Vorschrift im §. 8 auf sechs Wochen bis drei Monate vom Steuermannsdienste suspendirt werden.

Die nämlichen Verfügungen sind anwendbar gegen Steuerleute, welche

a) die Vorschrift des §. 11 übertreten, oder
b) die Flosse oder Fahrzeuge, die sie zu steuern übernommen, während der Fahrt und bevor sie an dem Orte der Bestimmug oder in dem Hafen, wo Steuerleute gewechselt werden, angekommen sind, verlassen, oder
c) an der im §. 17 vorgeschriebenen Untersuchung und Besichtigung des Flussbettes und der Leinpfade im Frühjahre und nach jedem hohen Wasser keinen Theil genommen haben.

Die Strafe der Suspension vom Steuermanns-Dienste auf sechs Wochen bis sechs Monate, und sogar den Verlust des Steuermanns-Patentes ziehen nach Befinden der Umstände endlich diejenigen sich zu, welche ein und mehrmalen durch unachtsames und ungeschicktes Steuern das Leben der an Bord befindlichen Menschen, die Flösse oder Schiffe und Schiffsladung in Gefahr gebracht und unglückliche Ereignisse verursacht haben. Die Klagen auf Schadenersatz bleiben dabei den Betheiligten vorbehalten.

Durch einen Nachtrag vom 11. August 1854 ist ferner bestimmt worden:

§. 1. Steuerleute, welche sich einem unsittlichen Lebenswandel ergeben, verfallen nach Umständen in die Strafe der Dienstsuspension von einem bis zu drei Monaten. Bei fruchtloser wiederholter Anwendung dieser Strafe tritt gänzliche Entlassung vom Dienste unter sofortiger Einziehung des Steuermanns-Patents ein.

§. 2. Steuerleute, welche durch Drohung und Beschimpfung gegen ihre Gewerbsgenossen, sowie durch andere unerlaubte Mittel dieselben von der Ausübung ihres Dienstes zurückzuhalten suchen, um sich an deren Stelle vorzudrängen, unterliegen, wenn dabei keine Thätlichkeit oder Misshandlung stattfand, für das erstemal einer Disciplinarstrafe von 2 bis 6 fl., für das zweitemal dem Doppelten dieser Strafen und bei fortgesetztem derartigem Benehmen der Suspension vom Steuermanns-Dienste auf 6 Wochen bis 3 Monate. War dagegen solches Benehmen zugleich von Thätlichkeit oder Misshandlung begleitet, so findet allsogleich dieselbe Bestrafung statt, wie sie bei unsittlichem Lebenswandel im §. 1 vorgeschrieben ist.

Tarif

des Maximums des Steuermannslohns, welcher von den Steuerleuten zu Caub für eine Fahrt gefordert werden darf.

	Mit Ladungen							
	bis zu 1000 Ctr.		von 1000 bis 2000 Ctr.		von 2000 bis 3000 Ctr.		von 3000 und mehr Ctr.	
	fl.	kr.	fl.	kr	fl.	kr.	fl.	kr.
A. *Bei der Bergfahrt.*								
1) Für alle Segelschiffe, welche zu ihrem Fortkommen Pferde oder Wind benutzen, sowie für alle Güterschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden:								
von Caub bis Bingen	3	—	4	—	5	—	6	—
2) Für alle Schleppdampfschiffe, wenn sie Güterschiffe angehängt haben:							über-haupt	
von Caub bis Bingen	—	—	—	—	—	—	6	—
3) Für alle Personen-Dampfschiffe, sowie für alle Schlepp-Dampfschiffe, welche keine Güterschiffe angehängt haben:								
von Caub bis Bingen	—	—	—	—	—	—	3	—
B. *Bei der Thalfahrt.*								
1) Für alle Segelschiffe, welche nicht geschleppt werden, sowie für alle Güterschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden:								
von Caub bis St. Goar	3	—	4	—	4	—	5	—
„ „ „ Coblenz	3	—	4	—	5	—	6	—
2) Für alle Schlepp-Dampfschiffe, wenn sie Güterschiffe angehängt haben:							über-haupt	
von Caub bis St. Goar	—	—	—	—	—	—	3	—
„ „ „ Coblenz	—	—	—	—	—	—	4	—
3) Für alle Personen-Dampfschiffe, sowie für alle Schlepp-Dampfschiffe, welche keine Güterschiffe angehängt haben:								
von Caub bis St. Goar	—	—	—	—	—	—	2	—

Rüdesheim, den 2. Januar 1852.

Tarif

des Maximums des Steuermannslohns, welcher von den für die nachbenannten Stromstrecken zwischen Mainz und Caub patentisirten Steuerleuten gefordert werden darf.

(Verfügung vom 15. Juni 1852.)

	Mit Ladungen							
	von 600 bis 1000 Ctr.		von 1001 bis 2000 Ctr.		von 2001 bis 3000 Ctr.		über 3000 Ctr.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
A. *Bei der Bergfahrt.*								
1) Für alle Segelschiffe, welche zu ihrem Fortkommen Pferde oder Wind benutzen:								
von Caub bis Bingen	3	—	4	—	5	—	6	—
„ Bingen bis Mainz	3	35	4	30	5	40	6	15
2) Für alle Güterschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden:								
von Caub bis Bingen	3	—	4	—	5	—	6	—
„ Bingen bis Mainz	3	—	4	—	5	—	6	—
3) Für alle Schlepp-Dampfschiffe, wenn sie Güterschiffe angehängt haben:							überhaupt	
von Caub bis Bingen	—	—	—	—	—	—	6	—
„ Bingen bis Mainz	—	—	—	—	—	—	5	30
4) Für alle Personen-Dampfschiffe, sowie für alle Schlepp-Dampfschiffe, welche keine Güterschiffe angehängt haben:								
von Caub bis Bingen	—	—	—	—	—	—	3	—
„ Bingen bis Mainz	—	—	—	—	—	—	4	30
B. *Bei der Thalfahrt.*								
1) Für alle Segelschiffe, welche zu ihrem Fortkommen Pferde oder Wind benutzen:								
von Mainz bis Bingen	4	10	4	40	5	—	6	—
„ Mombach od. Budenheim bis Bingen	3	30	4	—	4	30	5	30
„ Bingen bis Caub	3	—	4	—	4	30	5	30
2) Für alle Güterschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden:								
von Mainz bis Bingen	4	10	4	40	5	—	6	—
„ Mombach od. Budenheim bis Bingen	3	—	3	30	4	30	5	30
„ Bingen bis Caub	3	—	3	30	4	30	5	30
3) Für alle Schlepp-Dampfschiffe, wenn sie Güterschiffe angehängt haben:							überhaupt	
von Mainz bis Bingen	—	—	—	—	—	—	4	30
„ Bingen bis Caub	—	—	—	—	—	—	4	—
4) Für alle Personen-Dampfschiffe, sowie für alle Schlepp-Dampfschiffe, welche keine Güterschiffe angehängt haben:								
von Mainz bis Bingen	—	—	—	—	—	—	4	—
„ Bingen bis Caub	—	—	—	—	—	—	3	—

Allgemeine Bestimmungen.

I. Bei dem Steuern nach oder von solchen Zwischenorten, welche vorstehend nicht namentlich genannt sind, findet die Berechnung des Steuermannslohns nach Massgabe der Entfernung und der Ladung in dem aus dem vorstehenden Tarife hervorgehenden Verhältnisse statt.

II. Ausser den in diesem Tarife sowohl für die Berg- wie für die Thalfahrt festgesetzten Maximalsätzen des Steuermannslohns können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffskost, oder wo diese, der Einrichtung und Bemannung der Fahrzeuge wegen, nicht in natura gegeben werden kann, eine tägliche Kostgeldentschädigung von 1 fl. 10 kr. in Anspruch nehmen. — Sonstige Forderungen, unter was für einer Benennung es sein möge, ist der Schiffer zu zahlen nicht schuldig.

Tarif

des Marimums der Steuermannslöhne für die Station Ludwigshafen im Jahre 1852.

	Mit Ladungen					
	von 600 bis 1000 Ctr.		von 1001 bis 2500 Ctr.		über 2500 Ctr.	
I. Güterschiffe.						
A. *Thalfahrt.*	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1) Segelschiffe, einschliesslich der Verköstigung:						
von Mannheim resp. Ludwigshafen nach Worms	3	30	4	—	5	—
nach Gernsheim	4	30	5	—	6	30
„ Oppenheim	5	24	7	—	9	—
„ Mainz . .	7	24	9	—	12	—
2) Anhängeschiffe und Schleppschiffe:						
von Mannheim nach Mainz mit Verköstigung . . .	4	30	5	30	6	30
ohne „ . . .	5	—	6	—	7	—
B. *Bergfahrt.*						
1) Segelschiffe, einschliesslich der Verköstigung:						
von Mannheim resp. Ludwigshafen nach Speyer	5	—	6	—	7	—
nach Rheinhausen . .	6	—	7	15	8	45
„ Germersheim .	8	30	10	—	12	—
„ Leopoldshafen .	11	—	12	30	15	—
„ Knielingen . .	12	30	15	—	18	—
„ Neuburg . . .	15	—	18	—	22	—
2) Schlepp- und Anhängeschiffe:						
von Mannheim nach Knielingen mit Verköstigung .	9	30	12	—	15	—
ohne „ .	11	30	14	—	17	—
von Mannheim nach Neuburg mit Verköstigung .	14	—	18	—	20	—
ohne „ .	16	—	20	—	22	—

	Ueberhaupt.	
II. Personen-Dampfschiffe.		
A. *Thalfahrt.*	fl.	kr.
Von Mannheim resp. Ludwigshafen nach Mainz	7	—
B. *Bergfahrt.*		
Von Mannheim resp. Ludwigshafen nach Knielingen	10	—
„ „ „ „ „ Neuburg	12	—
Wenn bei der Bergfahrt bis Knielingen ein oder mehrere Anhängeschiffe zurückgelassen und von dem Schleppschiffe nachgeholt werden müssen, so sind weiter zu vergüten:		
I. Für das Schleppschiff je nach dem Orte, an welchem das Anhängeschiff abgeworfen wurde:		
von Knielingen bis Speyer oder weiter unten und zurück	10	—
„ „ „ Rheinhausen „ „ „ „	8	15
„ „ „ Germersheim „ „ „ „	5	30
„ „ „ Leopoldshafen „ „ „	2	30
Wenn bei der Bergfahrt bis Neuburg ein oder mehrere Anhängeschiffe zurückgelassen und von dem Schleppschiffe nachgeholt werden müssen, so sind weiter zu vergüten:		
von Neuburg bis Speyer oder weiter unten und zurück	12	—
„ „ „ Rheinhausen und zurück	10	15
„ „ „ Germersheim „ „	7	30
„ „ „ Leopoldshafen „ „	4	30
„ „ „ Knielingen „ „	2	30
II. Für jedes Anhängeschiff je nach der Zeit des Liegenbleibens:		
a) wenn der Steuermann die Kost selbst zu stellen hat, bei 4 Stunden .	1	—
„ 8 „ .	2	—
„ 12 „ .	3	—
b) wenn der Steuermann verköstigt wird, bei 4 Stunden	1	—
„ 8 „	1	30
„ [illegible] „	2	—

Tarif

des Maximums des Steuermannslohns, welcher von den für die nachbenannten Stromstrecken zwischen Mainz und Mannheim (Ludwigshafen) patentisirten Steuerleuten gefordert werden darf.

(Verordnung vom 15. Juni 1852.)

	Mit Ladungen von 600 bis 1000 Ctr.		Mit Ladungen von 1001 bis 2500 Ctr.		Mit Ladungen über 2500 Ctr.	
A. *Bei der Bergfahrt.*	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1) Für ein nicht geschlepptes Segelschiff:						
von Mainz nach Oppenheim	3	—	4	—	5	—
„ „ „ Gernsheim	3	45	4	40	6	15
„ „ „ Worms	5	45	7	—	9	10
„ „ „ Mannheim oder Ludwigshafen	7	30	9	30	12	20
2) Für ein geschlepptes Anhängeschiff:						
von Mainz nach Oppenheim	3	—	4	—	5	—
„ „ „ Gernsheim	3	15	4	30	5	—
„ „ „ Worms	4	30	6	35	9	—
„ „ „ Mannheim oder Ludwigshafen	6	15	8	45	12	—
3) Für ein Personen- oder Schlepp-Dampfschiff:					überh.	
von Mainz nach Mannheim oder Ludwigshafen	—	—	—	—	10	50
B. *Bei der Thalfahrt.*						
1) Für ein nicht geschlepptes Segelschiff:						
von Mannheim (Ludwigshafen) nach Worms	3	30	4	—	5	—
„ „ „ „ Gernsheim	4	30	5	—	6	30
„ „ „ „ Oppenheim	5	24	7	—	9	—
„ „ „ „ Mainz	7	24	9	—	12	—
2) Für ein Anhängeschiff:						
von Mannheim (Ludwigshafen) nach Worms	3	—	4	—	4	30
„ „ „ „ Gernsheim	3	30	4	30	5	—
„ „ „ „ Oppenheim	4	—	5	—	5	30
„ „ „ „ Mainz	4	30	5	30	6	30
3) Für ein Personen- oder Schlepp-Dampfschiff:					überh.	
von Mannheim (Ludwigshafen) nach Mainz	—	—	—	—	7	—

Allgemeine Bestimmungen.

I. Bei dem Steuern nach oder von solchen Zwischenplätzen, welche vorstehend nicht namentlich genannt sind, findet die Berechnung des Steuermannslohns nach Massgabe der Entfernung und der Ladung in dem, aus dem vorstehenden Tarif hervorgehenden Verhältnisse statt.

II. Ausser den in diesem Tarif sowohl für die Berg- wie für die Thalfahrt festgesetzten Maximalsätzen des Steuermannslohns können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffskost, oder wo diese, der Einrichtung und Bemannung der Fahrzeuge wegen, nicht in natura gegeben werden kann, eine tägliche Kostgeldentschädigung von 1 fl. 10 kr. in Anspruch nehmen.

Sonstige Forderungen, unter was für einer Benennung es auch sein möge, ist der Schiffer zu bezahlen nicht schuldig.

Tarif

des Maximums der Steuermannslöhne für die Station Mannheim im Jahre 1856.

	Mit Ladungen von 600 bis 1000 Ctr.		von 1001 bis 2500 Ctr.		über 2500 Ctr.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
A. *Bei der Thalfahrt.*						
1) Für ein nicht geschlepptes Segelschiff:						
von Mannheim nach Worms	3	30	4	—	5	—
„ „ „ Gernsheim	4	30	5	—	6	30
„ „ „ Oppenheim	5	24	7	—	9	—
„ „ „ Mainz	7	24	9	—	12	—
2) Für ein geschlepptes Anhängeschiff:						
von Mannheim nach Mainz	4	30	5	30	6	30
3) Für ein Personen- oder Schlepp-Dampfschiff:					überh.	
von Mannheim nach Mainz	—	—	—	—	7	—
B. *Bei der Bergfahrt.*						
1) Für ein nicht geschlepptes Segelschiff:						
von Mannheim nach Speyer	5	—	6	—	7	—
„ „ „ Rheinhausen	6	—	7	15	8	45
„ „ „ Germersheim	8	30	10	—	12	—
„ „ „ Leopoldshafen	11	—	12	30	15	—
„ „ „ Knielingen	12	30	15	—	18	—
2) Für ein geschlepptes Anhängeschiff:						
von Mannheim nach Knielingen	9	30	12	—	15	—
3) Für ein Schlepp-Dampfschiff:					überh.	
von Mannheim nach Knielingen	—	—	—	—	14	—
4) Für ein Personen-Dampfschiff:						
von Mannheim nach Knielingen	—	—	—	—	10	—

Bemerkungen.

I. Wenn bei der Bergfahrt bis Knielingen ein oder mehrere Anhängeschiffe zurückgelassen und von dem Schleppschiffe nachgeholt werden, so sind weiter zu vergüten:

1) Für das Schleppschiff je nach dem Orte, an welchem das Anhängeschiff abgeworfen worden:

von Knielingen bis Speyer oder weiter unten und zurück	fl. 10.	— kr.
„ „ „ Rheinhausen und zurück	„ 8.	15 „
„ „ „ Germersheim „ „	„ 5.	30 „
„ „ „ Leopoldshafen „ „	„ 2.	30 „

2) Für jedes Anhängeschiff je nach der Zeit des Liegenbleibens:

bei einem Aufenthalte von 4 Stunden	fl. 1.	— kr.
„ „ „ „ 8 „	„ 1.	30 „
„ „ „ „ 12 „	„ 2.	— „

II. Bei dem Steuern nach solchen Zwischenplätzen, welche oben nicht namentlich genannt sind, findet die Berechnung des Steuerlohnes nach Massgabe der Entfernung und der Ladung in dem, aus vorstehendem Tarif hervorgehenden Verhältnisse statt.

III. Ausser den in diesem Tarif festgesetzten Maximalsätzen des Steuerlohns können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffskost, oder wo diese nicht in natura gegeben werden will, eine tägliche Kostgeldentschädigung von 1 fl. 10 kr. in Anspruch nehmen. — Sonstige Forderungen, unter welcher Benennung es auch sein möge, ist der Schiffer zu bezahlen nicht schuldig.

Tarif für die Steuerleute in Strasburg.

(11. Februar 1854.)

Von der Wantzenau, vom Hafen von Strasburg, oder von der Kehler Brücke abwärts bis Neuburg für ein Schiff mit einer Last

	I. Steuermann:	II. Steuermann:
von 1250 metrischen Centnern und darüber	34 Frs.	26 Frs.
„ 1250 bis 750 metrischen Centnern	30 „	24 „
„ 750 „ 500 „ „	27 „	20 „
„ 500 „ 300 „ „	22 „	16 „

Die abwärts bugsirten Schiffe zahlen nur die Preise für den zweiten Steuermann.

Die Schiffe mit einer Ladung von 500—300 metrischen Centnern zahlen in solchem Falle nur 18 Frs., die Bugsir-Dampfschiffe 34 Frs.

Aufwärts von Neuburg oder Lauterberg nach den hier oben bezeichneten Abfahrtstellen für einen Segler oder ein mit Dampf bugsirtes Schiff

von 1250 metrischen Centnern und darüber	36 Frs.
„ 1250 bis 750 metrischen Centnern	32 „
„ 750 „ 500 „ „	25 „
„ 500 „ 300 „ „	22 „
Die bugsirenden Dampfschiffe zahlen	40 „

In diesen Preisen ist die Hin- und Herfahrt, die Zehrung und der Lohn für das vorläufige Sondiren *) inbegriffen.

Es werden jedoch ausserdem für Zehrung, Aufenthalt und Transport für zwei Mann, die das Sondiren vorgenommen haben, mindestens 13 Frs. bewilligt, und wenn dieselben wegen Nebel oder anderer unvermeidlicher Hindernisse mehr als zwei Tage zu diesem Geschäfte brauchen, so wird ihnen ein Supplement von 5 Frs. für jeden Supplementartag bewilligt. Wenn der Steuermann, der von einem Schiffsherrn auf einen bestimmten Tag nach Neuburg berufen ist, um aufwärts zu fahren, auf das zu führende Schiff warten muss, so hat er Anspruch auf 2 Frs. 50 Cts. Entschädigung für jeden Wartetag.

Bemerkungen.

1) Schiffe, die nur 600 Ctr. geladen haben, sind in Folge Beschlusses der Central-Commission auch in Strasburg vom Steuermannszwange frei.

2) Ebenso sind davon befreit die Schiffe, welche ausschliesslich mit Gegenständen beladen, die im Falle des Sinkens des Schiffes sich von selbst heben.

3) Ebenso Lichterschiffe, welche an das Hauptschiff zur Seite befestigt sind.

4) Endlich werden faktisch den Personen-Dampfschiffen keine Steuerleute aufgedrungen, weil sie durch ihre häufigen Reisen das Fahrwasser genau kennen und ihre eigenen Steuerleute haben, und weil sie das grösste Interesse haben, ihre kostbaren Schiffe und ihre Materialien nicht zu exponiren.

*) Nach Art. 10 müssen die Steuerleute, welche gewählt worden sind, um ein Schiff mit mehr als 300 metrischen Centnern Ladung abwärts zu führen, unmittelbar vor der Abfahrt den Thalweg von Strasburg bis Neuburg besichtigen und vorläufig sondiren. Sie müssen bei ihrer Rückkehr einen Schein des Erhebungsamtes Neuburg aufweisen, dass sie in letzterem Hafen angekommen seien.

XXX. Zu Art. 61 (Seite 181).

Nach Supplementar-Artikel I können jedoch auf dem Oberrhein die Schiffer fortfahren, wie bisher mit Anhängen zu fahren.

Die Central-Commission hat sich vorbehalten, näher zu untersuchen, ob und inwiefern dieselbe Toleranz auch auf anderen Rheinstrecken zulässig sei.

XXXI. Zu Art. 62 (Seite 181).

Die Worte des deutschen Textes der Convention Art. 62 „mit einer Oberlast auf dem Rheine zu fahren, ist verboten", besagen nichts anders, als was auch der französische Text ausdrückt, nämlich: Waaren auf das Verdeck zu laden, ist verboten.

Der Artikel 62 ist in Folge mehrerer Supplementar-Artikel (II, VI, XI, XV) wiederholt modificirt worden. Auf Grund des Supplementar-Artikels XV, also lautend:

> „Die Central-Commission ist ermächtigt, die Ausnahmen von dem Oberlast-Verbote je nach dem Bedürfnisse des Handels und der Schifffahrt zu vermehren oder zu vermindern, und die Bedingungen dafür festzusetzen und zu modificiren.
>
> „Die also auf Grund des Art. 94 der Convention und unter Gutheissung sämmtlicher Regierungen genommenen Beschlüsse haben, nach vorhergegangener Bekanntmachung in den respectiven Uferstaaten, für alle Betheiligten, sowie auch für die Rheinzoll-Richter dieselbe Kraft und Geltung, wie Supplementar-Artikel"

hat sich die Central-Commission geeinigt, die erlassenen Bestimmungen über Führung von Oberlasten auf den, den Rhein befahrenden Segelschiffen in folgender Weise zusammenzustellen und publiciren zu lassen:

1) Sofern nicht durch die gegenwärtigen Vorschriften ausdrücklich Ausnahmen nachgegeben sind, dürfen auf den, den Rhein befahrenden Segelschiffen keine Oberlasten geführt, d. h. auf dem Verdecke solcher Schiffe keine Waaren geladen werden.

Als Verdeck ist auch die festgezimmerte Bedachung eines Schiffes zu betrachten, eine Ueberschreitung des vorstehenden Verbotes daher auch dann vorhanden, wenn ein Theil der Ladung (worunter jedoch ein oder anderer unerheblicher Gegenstand nicht zu verstehen ist) auf dem Verdeck niedergelegt ist, oder über das durchbrochene Verdeck, resp. die festgezimmerte Verdachung hinausragt, oder wenn der Schiffer diese letzte willkürlich, d. i. ohne Gutheissung der nach Artikel 53 der Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831 zur Prüfung angestellten Sachverständigen erhöhet.

Bei Fahrzeugen ohne gezimmertes Verdeck oder Bedachung ist derjenige Theil der Ladung als Oberlast oder als Ladung auf dem Verdecke anzusehen, welcher die durch Observanz oder die Sachkundigen, wo deren in den ver-

schiedenen Einladungshäfen angestellt sind, bestimmte Höhe über das feste Gebörde übersteigt.

2) Von dem vorstehenden Verbote tritt nur hinsichtlich gewisser Gegenstände eine Ausnahme ein.

Es dürfen nämlich, jedoch nur unter Beobachtung der unten zu 3 und 4 gegebenen Vorschriften, ohne Unterschied der Rheinabtheilungen, als Oberlast folgende Artikel, es mag die Ladung ganz oder theilweise aus denselben bestehen, geführt werden:

Anis, Bast, Baumsetzlinge, Baumwolle, Baumwolleballen aller Art (ohne Unterschied der Verpackung), Bettfedern, Binsen, Borsten, Bouteillen (leere), Brennholz, Bretter, Bürstenbinderwaaren, Chaisen und Reisewagen, Faschinen, Fassdauben, Fässer und Tonnen (leere), Feuerschwamm und andere Schwämme, Fische (getrocknete), Flachs (gehechelt und ungehechelt), Flechtweiden, Flossengeräthe, Flossengeschirr, Flossweiden, Gartengewächse (frische), Gelbwurzel, Glaswaaren (hohle), Haare, Hanf (unverarbeiteter), Hanf (gehechelt und ungehechelt), auch Schleisshanf, Harz, Hausgeräthe, Häute (trockene), Heu, Holzkohlen, Hopfen, Hörner, Karten, Kienruss, Klauen, Kleie, Knoppern, Körbe und andere Weidenarbeiten, Korbweiden, Korkholz, Korkstopfen, Krapp (unverpackter), Kümmel, Laub, Leimleder (trockenes), Lohkäse, Lohrinde, Möbel und Hausgeräthe, Moos, Obst (gedörrtes), Pfähle (hölzerne), Raukarden, Rebensetzlinge, Reife (hölzerne), Rohr, Sägewaaren, Schachtel-, Scheffel- und Siebmacherarbeit, Schaftheu, Schilf, Schmelztiegel, Schreibfedern, Seegras, Spreu, Steingut, Stroh, Süssholz, Tabaksblätter, Töpferwaaren, Torf, Trestern, Wachholderbeeren, Waldhaar, Werg und Watten von Werg, Werkholz überhaupt, Wolle, Wollewaaren, welche nicht gepresst und nicht verpackt sind, Zunder.

3) Je nachdem die vorgenannten Gegenstände die ganze Schiffsladung oder nur einen Theil derselben ausmachen, tritt folgende Verschiedenheit ein:

a) Besteht die ganze Ladung in Ausnahme-Gegenständen, so bleibt die Bestimmung der Höhe, bis zu welcher dieselben auf dem Verdecke geladen werden dürfen, den Versendern (den Eigenthümern der Waaren oder deren Geschäftsführern), den Versicherern oder Fertigern überlassen, ohne dass eine Beschränkung in Ansehung der zulässigen äussersten Höhe der Oberlast stattfindet.

b) Besteht nur ein Theil der Schiffsladung aus Ausnahme-Gegenständen, so hängt die Bestimmung darüber: ob und bis zu welcher Höhe diese auf dem Verdecke geladen werden dürfen, in jedem einzelnen Falle von den Hafen-Polizeibehörden der Einladeorte, oder wo sonstige Sachverständige sich befinden, von letzteren ab.

Diese haben dabei die Beschaffenheit der zu ladenden Gegenstände, des Fahrzeuges und der Stromtheile, welche befahren werden sollen, sowie

überhaupt die Umstände, welche auf die Sicherheit der Fahrt von Einfluss sind, gewissenhaft zu berücksichtigen.

Sie sollen jedoch als Regel festhalten: dass Bretter nicht höher als drei, andere Ausnahmegegenstände nicht höher als vier Fuss auf dem Verdeck gelagert werden dürfen, und dass nur dann, wenn die obwaltenden, in dem auszustellenden Zeugnisse anzugebenden Umstände nicht der geringsten Besorgniss einer Gefahr bei Ueberschreitung dieser Höhe Raum lassen, eine solche Ueberschreitung nachgegeben werden darf.

Ueber den Gebrauch, welchen die vorgenannten Behörden und Sachverständigen von der ihnen ertheilten Ermächtigung machen, haben dieselben ein Journal zu führen, damit aus diesem dem Oberinspector und durch ihn der Centralcommission das Material zur Erhaltung eines gleichmässigen Verfahrens in den einzelnen Uferstaaten und zu weitern Beschlüssen über den Gegenstand durch die Rheinschifffahrts-Inspectoren suppeditirt werden könne.

4) In den unter 3 a. bezeichneten Fällen haben die Versender, Versicherer und Fertiger, in den unter 3 b. angegebenen Fällen die Sachverständigen und Hafen-Polizeibehörden dem Schiffer ein schriftliches, auf dem Manifest zu vermerkendes oder demselben beizufügendes Zeugniss zu ertheilen, welches die auf das Verdeck zu ladenden Gegenstände und die Höhe, bis zu welcher solche dort geladen werden dürfen, sowie die Gründe für gestattete Ausnahme (vorstehend zu 3 b.) bezeichnet.

Dieses Zeugniss muss der Schiffer jedem Hafenpolizei- und jedem Rhein-Zollbeamten auf dessen Verlangen, behufs seiner Legitimation, bei Vermeidung einer Polizeistrafe vorzeigen.

5) Jede Verletzung und Nichtachtung der vorstehend, sowohl hinsichtlich der Gegenstände, welche nur auf das Verdeck geladen werden dürfen, und hinsichtlich der Bedingungen, unter denen dies zulässig ist, als auch hinsichtlich der Höhe der Oberlast ertheilten Vorschriften wird, abgesehen der zu 4 erwähnten Polizeistrafe wegen Nichtvorzeigung des erhaltenen Zeugnisses, nach Artikel 64 der Rheinschifffahrtsacte mit einer Geldbusse von 100 bis 300 Franken geahndet. Auch wird dem Schiffer in den vorangegebenen Fällen durch die betreffenden Polizei- und Rheinzoll-Erhebungsbeamten die Weiterreise bis zur Herstellung des durch Sachverständige oder durch die Hafenpolizei zu bestimmenden vorschriftsmässigen Zustandes untersagt.

6) Die Polizei- und Rheinzoll-Erhebungsbeamten sind verpflichtet, die Befolgung der gegenwärtigen Vorschriften strenge zu überwachen.

XXXII. Zu Art. 64 (Seite 182).

Der Supplementar-Artikel XIII bestimmt:

„Schiffer, deren Fahrzeuge tiefer gehen als die Linie, durch welche von der competenten Behörde die grösste zulässige Einsenkung derselben bezeichnet worden ist, verfallen in die durch die Gesetze des

Staats, in dessen Gebiete die Uebertretung entdeckt worden, gegen Ueberladung der Schiffe verhängten Strafen.

„Es bleibt aber jeder Regierung unbenommen, den Art. 64 der Rheinschifffahrts-Ordnung für anwendbar zu erklären, jedoch mit der Massgabe, dass die darin festgesetzte Geldbusse nach Umständen bis auf 20 Francs ermässigt werden kann.

„Zugleich sind solche Schiffer anzuhalten, in dem ersten Hafen die Ladung bis zur erlaubten Einsenkung zu vermindern."

XXXIII. Zu Art. 65 (Seite 182).

Der Supplementar-Artikel XII bestimmt:

„Bei andern entzündlichen oder ätzenden Stoffen, als Schwefel-, Salpeter-, Salzsäure, Streichfeuerzeugen und Zündhölzern u. s. w., hat die Hafen-Polizeibehörde des Einladungsorts zu bestimmen, ob sie in abgesonderten Fahrzeugen geführt werden müssen, oder mit andern Gütern verladen werden dürfen.

„Im letzteren Falle hat sie die erforderlichen Vorsichtsmassregeln anzuordnen und im Manifeste zu vermerken, denen sich der Schiffer zu unterwerfen hat. Zuwiderhandlungen werden nach den Landesgesetzen des betreffenden Uferstaates bestraft.

„Es bleibt aber jeder Regierung unbenommen, den Art. 64 der Convention für anwendbar zu erklären, jedoch mit der Massgabe, dass nur der geringste Satz der darin vorgesehenen Geldbusse erkannt und auch dieser, nach Umständen, auf 10 Francs ermässigt werden kann."

XXXIV. Zu Art. 66 (Seite 182).

Der Supplementar-Artikel IV bestimmt folgenden Zusatz zum Art. 66 der Convention:

„Von der Verpflichtung, einen Nachen vorauszuschicken, sind jedoch die kleinen Flosse befreit, welche nach den Lokalobservanzen früher, oder bis jetzt dazu nicht verbunden waren und die auf dem Rhein z. B. unter der Benennung „einzelne Böden" und „einzelne Stümmel" bekannt sind.

„Die Führer solcher Flosse, die im Uebrigen den allgemeinen Bestimmungen dieses Artikels unterworfen bleiben, sind aber gehalten, auf dem Flosse selbst die vorgeschriebene Flagge aufzustecken, auch den sonstigen polizeilichen Anordnungen nachzukommen, welche in den einzelnen Uferstaaten für die Sicherheit der Schifffahrt getroffen werden können."

XXXV. Zu Art. 67 (Seite 183).

Für Leinpfad- und Stromarbeiten wurden verausgabt:

Im Jahre	1850	1851	1852	1853	1854	1855
	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.
Von Frankreich .	815,000	655,500	1,349,000	830,000	904,000	909,570
„ Baden . . .	946,763	1,044,004	1,269,500	1,094,779	927,642	942,244
„ Bayern . . .	108,757	164,758	119,545	126,353	124,467	126,366
„ Hessen . . .	99,875	111,207	102,858	109,592	126,991	157,681
„ Nassau . . .	107,795	90,071	94,987	86,063	100,526	
„ Preussen . .	805,338	952,457	941,978	888,163	525,062	471,530
„ Niederlande	231,700	469,629	906,005	1,028,216	1,240,194	2,129,545

Der bei der Central-Commission gestellte Antrag: „Concessionen zur Anlegung neuer Schiffsmühlen auf dem Rhein in Zukunft nicht mehr zu ertheilen“, hat zwar die allseitige Zustimmung nicht erhalten, indessen haben die sämmtlichen Uferstaaten mehr oder weniger possitiv zugesagt: dass die Errichtung weiterer Schiffsmühlen nur da, wo überwiegende Gründe solche im öffentlichen Interesse wünschenswerth oder nothwendig erscheinen lassen, und nur an solchen Stellen werde gestattet werden, wo deren Anlage keine oder doch keine erheblichen Nachtheile für die Schifffahrt oder Flösserei herbeiführen könne, und dass also die von den Uferstaaten in dem Artikel 67 der Uebereinkunft übernommenen Verpflichtungen in dieser Beziehung beobachtet werden sollen.

Die Brückendurchlass-Gebühren betreffend.

Nach Alinea 2 des allegirten Artikels haben sich die Rheinufer-Staaten unter andern verbindlich gemacht, jeder für seine Gebietsstrecke die nöthigen Massregeln zu ergreifen, damit bei fliegenden oder Schiffsbrücken die freie Durchlassung der Fahrzeuge oder Flösse, die ihre Fahrt fortsetzen wollen, so schnell als möglich geschehe, ohne dass dafür eine andere Zahlung als ein mässiges, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft und auf einen unveränderlichen Satz festzustellendes Entgeld gefordert werden könne.

1) Im Jahre 1838 hat sich die Central-Commission über folgende Tarifsätze für das Oeffnen der Brücken als Maximum geeinigt:

Brücke zu:	Für die Oeffnung des gewöhnlichen Durchlasses		Für Abführung des ersten Joches.		Für die Abführung eines jeden andern Joches.		Bemerkung.
	Frs.	Cts.	Frs.	Cts.	Frs.	Cts.	
Kehl	3	50	6	50	10	—	
Germersheim . .	3	50	6	50	10	—	
Mannheim . . .	3	50	6	50	10	—	
Mainz	2	—	10	—	10	—	
Coblenz	2	50	10	—	10	—	Inclusive Beibehaltung der Tarifcategorien unter dem Maximum.
Cöln	1	87	10	—	10	—	
Wesel	4	50	10	—	10	—	
Arnheim	4	50	10	—	10	—	

2) Im Jahre 1839 vom 1. Oktober an ward die stehende Brücke zu Düsseldorf eröffnet. Der Tarif vom 7. November 1839 bestimmte:

a. für das Oeffnen des gewöhnlichen Durchlasses mittelst Abfahrens des Windschiffes 2 Frs. $18^1/_2$ Cts. = 17 Sgr. 6 Pf.;

b. für den Durchlass mittelst Abfahrens eines oder mehrerer Joche für jedes abgefahrene Joch 10 Frs. = 2 Thlr. 20 Sgr.

3) Durch Cabinetsordre vom 7. November 1839 ist der Tarif zur Erhebung der Durchlassgebühr bei Wesel dahin abgeändert worden, dass die Gebühr für das Oeffnen des gewöhnlichen Durchlasses mittelst des Windschiffes von einem Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit

1) von 2000 Ctr. und mehr mit	1	Thlr.	6 Sgr.
2) „ 1200 „ jedoch unter 2000 Ctr. . . .	1	„	2 „
3) „ 600 „ „ „ 1200 „ . . .	—	„	24 „
4) „ 100 „ „ „ 600 „ . . .	—	„	20 „
5) „ weniger als 100 Ctr.	—	„	8 „

entrichtet werden soll.

Für den Durchlass mittelst Abfahrens eines oder mehrerer Joche für jedes abgefahrene Joch bei jedem der genannten Brücken (Coblenz, Cöln, Wesel) von jedem Fahrzeuge oder Flosse 2 Thlr. 20 Sgr. = 10 Frs.

4) Durch die Cabinetsordre vom 15. Juli 1839 ist der Tarif für den Durchlass durch die stehenden Rheinbrücken bei Coblenz und Cöln dahin modificirt, dass fortan

a. für das Oeffnen des gewöhnlichen Durchlasses mittelst Abfahrens des Windschiffes bei jeder der genannten Brücken von jedem Fahrzeuge oder Flosse 2 Frs. $18^1/_2$ Cts. = 17 Sgr. 6 Pf.;

b. für den Durchlass mittelst Abfahrens von Jochen für jedes Joch 10 Frs. = 2 Thlr. 20 Sgr.

entrichtet werden soll.

5) Die Durchlassgebühr für die Oeffnung des Windschiffes, des gewöhnlichen Durchlasses in Mainz, wurde im Jahre 1841 von 2 Frs. auf 2 Frs. $18^1/_2$ Cts. in allgemeiner Zustimmung erhöht.

6) Nachdem bei der Central-Commission über die zu geringe Weite des Durchlassjoches an verschiedenen Brücken Klagen angebracht und darauf der Antrag gegründet worden, wo möglich eine gleichmässige Weite von 30 Meter derselben festzustellen, erfolgte ein Beschluss des Königs der Niederlande vom 20. Januar 1842 in Betreff der Durchlassgebühren von Schiffen, welche der Rheinschifffahrt angehören, wenn sie die Brücke bei Arnheim passiren. Er bestimmt:

Art. 1. Die Berechnung und Erhebung von den Gebühren für den Durchlass durch die Rheinbrücke bei Arnheim soll in Beziehung auf Schiffe, Fahrzeuge und Dampfboote, welche zur Rheinschifffahrt gehören, fortan übereingekommenermassen nach dem hier folgenden Tarife geschehen:

Fahrzeuge unter 300 Centner (15 Tonnen) Ladungsfähigkeit sind bei der Durchfahrt unter der Brücke frei.

Fahrzeuge von			Frs. Cts.		Fl. Cs.
300— 600 Ctr.	(15— 30 Tonnen)	Ladungsfähigkeit zahlen	0 85	oder	0 40
600—1200 „	(30— 60 „)	„ „	1 69	„	0 80
1200—1800 „	(60— 90 „)	„ „	2 54	„	1 20
1800—2400 „	(90—120 „)	„ „	3 39	„	1 60
2400—3000 „	(120—150 „)	„ „	3 81	„	1 80
3000—3600 „	(150—180 „)	„ „	4 23	„	2 00
3600 und darüber (180 Tonnen und darüber)		. . . „	4 50	„	2 12½
für das zweite Joch		. . . . „	4 23	„	2 —
für jedes weitere Joch		. . . . „	6 35	„	3 —
für das Wegnehmen der Hauptbalken		. . . . „	10 —	„	4 72½

mit Bezug auf die Bestimmung des Art. 2 des gegenwärtigen Beschlusses.

Art. 2. Die Oeffnung des gewöhnlichen Durchlasses oder des ersten Joches soll stets zum Durchlasse der verschiedenen Arten von Schiffen den erforderlichen Raum darbieten und im andern Falle und insofern die Abfahrung eines weiteren Joches nothwendig werden sollte, dafür keine besondere Durchlassgebühr in Rechnung gestellt werden.

Art. 3. Für den Durchlass von Fahrzeugen darf unter der Angabe, dass die Barrieren geschlossen, oder wegen hohen Wasserstandes keine erhöhte Gebühr gefordert werden.

Art. 4. Die Grösse der Fahrzeuge und der Dampfboote soll bemessen werden, und zwar derjenigen, welche geaicht sind, nach der Aichscala, derjenigen aber, welche noch nicht geaicht sind, nach den Messbriefen, mit der weiteren Bestimmung, dass in diesem Falle die Tonne angenommen werden soll zu 20 Ctr. à 50 Niederländische Pfund.

7) Die Anzahl der stehenden Schiffbrücken am Rhein und Leck hat sich im Jahre 1840 durch die Erbauung derselben in Vreeswyk und Knielingen vermehrt.

Zu Vreeswyk geschieht in Gemässheit eines königlichen Beschlusses vom 29. November 1840 die Oeffnung während des Tages, d. h. eine Stunde vor Aufgang und eine Stunde nach Untergang der Sonne, ganz unentgeltlich; Während der Nacht, wo die Oeffnung der Brücke ebenfalls ohne Aufschub stattfindet, muss dagegen ein festgestelltes Entgeld entrichtet werden.

Für Knielingen wurde unterm 8. August 1840 ein Tarif gegeben, wonach für das Oeffnen des gewöhnlichen Durchlasses 1 fl. 38 kr.

„ „ Abfahren des ersten Joches . . . . . 3 „ 2 „

„ „ „ eines jeden weitern Joches . 4 „ 40 „

entrichtet werden musste.

8) Im Jahre 1848 einigte sich die Central-Commission, dass überall, und spätestens vom 15. August 1848 an, an den Rheinbrücken nach den nachstehenden Bestimmungen verfahren werden solle, nämlich:

a. Jedes Schiff und Floss, welches zum Durchlass durch eine Rheinbrücke nur einer Weite von 30 Meter bedarf, hat nur die für die Oeffnung des gewöhnlichen Windschiffes vereinbarte geringere Gebühr zu erlegen, ohne Rücksicht darauf, ob das gewöhnliche Windschiff oder ein anderes Joch und ob neben dem Windschiffe oder neben einem andern Joche noch mehrere Joche abgefahren werden.

b. Die Verbindlichkeit zur Entrichtung der höheren Gebühr, wie solche für das Abfahren eines Brückenjoches, welches nicht das gewöhnliche Windschiff bildet, früher verabredet worden, tritt erst dann ein, wenn das Schiff oder Floss einer grösseren Weite als der von 30 Meter bedarf.

Diese höhere Gebühr ist neben der geringeren ad *a* für jedes Joch zu erlegen, welches ausser dem Windschiffe oder den Jochen, durch deren Abfahren bereits die Oeffnung von 30 Meter gemacht wird, abgefahren werden muss, um die Oeffnung über 30 Meter hinaus soviel zu erweitern, dass die für das Schiff und Floss überhaupt erforderliche Weite herauskommt.

c. In denjenigen Fällen, in denen eine Weite von 30 Meter ausreicht (vorstehend zu *a*), werden alle Dampf- und Segelschiffe und alle Flösse ohne Unterschied gleich behandelt, und es macht für die zu zahlende Gebühr keinen Unterschied, wieviel und welche Joche abgefahren werden.

Jedes Schiff und Floss hat aber die geringere Gebühr (zu *a*) zu entrichten, auch wenn es gleichzeitig mit andern Schiffen und Flössen, also ohne eine besondere Oeffnung zu erfordern, durch die geöffnete Brücke geht.

In Absicht der Schleppboote mit Anhängen hat folgende Bestimmung einzutreten:

d. Wenn behufs des Durchlasses eines Dampfschleppschiffes und der demselben angehängten Gefässe neben den zur Gewährung der Weite von 30 Metern abzufahrenden Jochen noch ein anderes Joch oder mehrere abgefahren werden müssen, so ist nur von dem Schleppschiffe selbst neben der niedrigen Gebühr (zu *a*) auch die höhere Gebühr (zu *b*), dagegen von jedem der andern Gefässe nur die niedrige Gebühr (zu *a*) zu erheben.

9) Auf der Preussischen Rheinstrecke ward im Juni 1848 allen Segelschiffen an den Rheinbrücken bei Coblenz, Cöln, Düsseldorf und Wesel die Durchlassgebühr erlassen.

10) Diese gänzliche Befreiung der Segelschiffe von Durchlassgebühren ward vom 15. Januar 1849 an an allen deutschen Rheinbrücken zugestanden.

Frankreich und die Niederlande erklärten, dass bei den auf ihren Stromstrecken befindlichen Brücken in dieser Beziehung die Reciprocität eintreten werde. Durch den königlichen Beschluss vom 14. August 1848 wurde demnach die fragliche Befreiung bei der Brücke zu Arnheim eingeführt.

11) Nachdem die Central-Commission im Laufe der Discussion über die Erhebung der Brückengelder die Gewissheit erlangt hatte, dass der Missbrauch der Trinkgelder für das Oeffnen der Windschiffe an den Rheinbrücken, ohnerachtet des Verbots der Uferregierungen, hie und da noch fortbestehe, ist in

Folge Beschlusses die Erbittung und Annahme von Trinkgeldern bei dem Durchlasse allgemein auf das Strengste untersagt worden.

Im Jahre 1854 wurde erhoben:	Für die Oeffnung des gewöhnlichen Durchlasses	Für die Abführung des ersten Joches	Für die Abführung eines jeden weiteren Joches
in Kehl-Strasburg — Nichts.			
„ Knielingen-Wörth	2 Frs. 18½ Cts.	10 Frs.	10 Frs.
„ Germersheim	2 „ 18½ „	10 „	10 „
„ Mannheim	2 „ 18½ „	6,50 „	10 „
„ Mainz	2 „ 18½ „	10 „	10 „
„ Coblenz	2 „ 18½ „	10 „	10 „
„ Cöln	2 „ 18½ „	10 „	10 „
„ Düsseldorf	2 „ 18½ „	10 „	10 „
„ Wesel	2 „ 18½ „	10 „	10 „
„ Arnheim	2 „ 18½ „	10 „	10 „
„ Vreeswyk — bei Tage Nichts, zur Nachtzeit ein mässiges Entgeld.			

Auszug

aus der provisorischen Brückenordnung für die Knielingen-Wörther Rhein-Schiffbrücke, ertheilt vom Grossherzoglichen Ministerium der Finanzen zu Carlsruhe den 8. August 1840.

2. Vorschriften über den Durchlass der Schiffe und Flösse.

§. 20. Für den Durchlass der Flösse und Schiffe muss, soviel möglich, solche Zeit und Ordnung eingehalten werden, dass die Passage nicht ungebührlich verhindert wird. Uebrigens ist der Durchlass so schnell als möglich zu bewirken.

Flösser und Schiffer haben sich deshalb vordersamst bei dem auf bayerischer Seite angestellten Brückenmeister zu melden und dort einen Passirschein zu empfangen, welcher unentgeltlich ertheilt wird.

§. 21. Die Schiffer müssen, wenn der Durchlass nicht bei vorausgegangener rechtzeitiger Ankündigung sogleich ohne Aufenthalt bewirkt werden kann, nächst der Brücke ankern.

Die Flösser sind gehalten, dem Brückenmeister eine Stunde vor der Ankunft des Flosses bei dem Pforzer Durchschnitt Anzeige zu machen und damit die Erklärung zu verbinden, in welchem Zustande und in welcher Grösse das Floss, ob es mit gehöriger Mannschaft, Nachen, Ankern und Seilen versehen sei, und wieviel Joche man abgeführt wünsche.

Sollte das Floss das hinreichende Fahrgeschirr nicht bei sich haben, so muss es oberhalb der Brücke so lange gelandet werden, bis ihm Anker und Nachen entgegengebracht werden können.

§. 22. Ist hiernach der Passirschein in Empfang genommen, so muss er dem Brückengelderheber überbracht und die Durchlassgebühr an denselben bezahlt werden, worauf dann erst der Durchlass nach Anordnung des Brükkenmeisters stattfindet.

§. 23. Geht ein Floss oberhalb der Brücke auseinander, so muss es vor der Durchfahrt erst wieder eingebunden werden.

Auszug

aus den Vorschriften über die Militär-Schiffbrücke und Rheinüberfahrt bei Germersheim der Königlich Bayerischen Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, Speyer den 12. März 1842, und des Königlich vierten Armee-Divisions-Commandos dd. Würzburg den 14. Februar 1842.

III. Durchlass der Schiffe und Flösse.

§. 14. Für Dampfschiffe wird zu jeder Zeit, für Segelschiffe und Flösse zu jeder Tagesstunde die Brücke geöffnet. Es muss damit solche Zeit und Ordnung eingehalten werden, dass weder der Durchlass zu lange verzögert, noch die Passage ungebührlich verhindert wird.

Als Tageszeit wird angenommen: im März und April die Zeit von Morgens 6 bis Abends 6 Uhr; im Mai, Juni, Juli und August von Morgens 4 bis Abends 9 Uhr; im September und Oktober von Morgens 6 bis Abends 6 Uhr; im November, December, Januar und Februar von Morgens 7 bis Abends 5 Uhr.

§. 15. Flösser und Schiffer haben sich zur Bewirkung des Durchlasses vordersamst bei dem Brückenmeister zu melden, sich nach dessen Anordnungen zu achten und an den Einnehmer die tarifmässige Durchlassgebühr zu entrichten, worauf sie einen dem Brückenmeister einzuhändigenden Passirschein unentgeltlich empfangen und sodann nach Anordnung desselben ihre Flösse und Schiffe durchgelassen werden.

§. 16. Die Schiffe müssen, wenn der Durchlass nicht bei vorausgegangener rechtzeitiger Ankündigung sogleich ohne Aufenthalt bewirkt werden kann, in der Nähe der Brücke an der zu bezeichnenden Stelle ankern.

Die Flösser sind gehalten, eine Stunde vor Ankunft des Flosses ihre Anzeige bei dem Brückenmeister zu machen, und damit zugleich die Erklärung zu verbinden, in welchem Zustande und in welcher Grösse das Floss, ob es mit gehöriger Mannschaft, Nachen, Anker, Seil versehen sei, und wieviel Joche man abgeführt wünsche.

Sollte das Floss das hinreichende Fahrgeschirr nicht bei sich haben, so muss es oberhalb der Brücke so lange gelandet werden, bis ihm Anker und Nachen entgegengebracht werden können.

Das Landen der Flösse hat eine Viertelstunde oberhalb der Brücke zu geschehen.

§. 17. Dampfschiffe dürfen bei der Thalfahrt nur mit halber Kraft die Brücke passiren.

§. 18. Schiffe dürfen beim Durchlass nicht aneinander gehängt werden.

§. 19. Geht ein Floss oberhalb der Brücke auseinander, so muss es vor der Durchfahrt erst wieder eingebunden werden.

A u s z u g
aus der Brückenordnung für die Rhein-Schiffbrücke bei **Mannheim**, ertheilt von dem Ministerium der Finanzen zu Carlsruhe am 18. December 1846.

II. Vorschriften für den Durchlass der Schiffe und Flösse.

§. 11. Flösse oder Schiffe, welche durch die Brücke gelassen werden wollen, sind vorher dem Brückenmeister anzumelden.

Schiffe haben sich zu diesem Zwecke in angemessener Entfernung von der Brücke vor Anker zu legen, Flösse aber eine Stunde vor ihrer Ankunft einen Wahrschaunachen mit der durch Art. 66 der Rheinschifffahrts-Ordnung von 1831 vorgeschriebenen Flagge vorauszusenden.

Bei der Anmeldung ist die Grösse des Schiffs oder Flosses zu bezeichnen und anzugeben, ob nur die Oeffnung des gewöhnlichen Durchlasses oder weiterer Joche begehrt, auch ob Fahrgeschirr der Brückenanstalt verlangt werde. Ist Letzteres bei einem Flosse der Fall, so muss dieses bei dem Mundenheimer Loche so lange anlegen, bis ihm das verlangte Fahrgeschirr gebracht ist.

Die Erlaubniss zur Durchfahrt ertheilt der Brückenmeister durch Ausstellung eines Durchlassscheins.

Die Oeffnung des Durchlasses findet auf Anordnung des Brückenmeisters thunlichst bald, jedoch erst dann statt, nachdem sich der Führer des Schiffs oder Flosses über die geleistete Zahlung des Durchlassgeldes durch die vom Erheber empfangene Quittung ausgewiesen hat.

§. 12. In dem Brückengebiet oberhalb der Rheinbrücke dürfen keine Flösse eingebunden oder angelegt werden.

Besitzer von Badanstalten innerhalb dieses Bezirks sind gehalten, die Befestigung derselben nach Anleitung des Brückenmeisters zu bewirken, werden jedoch hierdurch der eigenen Sorgfalt zur guten Befestigung nicht enthoben.

§. 13. Dampfboote dürfen zu Thal nicht mit voller Kraft durch die Brücke fahren.

A u s z u g
aus der Verordnung, die polizeilichen Bestimmungen bezüglich der Rheinbrücke zu **Mainz** und die Massregeln zur Verhütung von Beschädigungen derselben betreffend.*)

(Darmstadt den 24. Oktober 1849.)

II. Abschnitt.
Durchlass der Segelschiffe.

§. 10. Jeder Schiffer, welcher durch die Brücke fahren will, hat dieses dem Brückenmeister vorher anzuzeigen und den erforderlichen Durchlassschein einzuholen.

*) Die polizeilichen Vorschriften in Bezug auf die Schiffbrücke zu **Worms** (Verordnung vom 17. Juli 1855) stimmen im Wesentlichen mit der Verordnung über die Mainzer Schiffbrücke und meist wörtlich überein. Einzelne Abweichungen sind bei den betreffenden §§. angemerkt.

§. 11. Alle Schiffe von mehr als 200 Centner Ladungsfähigkeit dürfen nur mittelst vorgebrachter Seile durch die Brücke geholt oder durch dieselbe abgelassen werden. Das Einstechen der Fahrhaken in die Brückenschiffe während der Durchfahrt ist bei einer Strafe von 1 Gulden verboten.

§. 12. Alle beladene Fahrzeuge, auf welchen in Gemäsheit des Art. 57 der Rheinschifffahrts-Convention der Schiffspatron oder Führer anwesend sein muss, müssen bei der Durchfahrt durch einen Steuermann geführt sein, widrigenfalls der Durchlass nicht gestattet werden wird. Der Steuermann darf nicht eher das Schiff zur Durchfahrt in Bewegung setzen, als bis das Windschiff vollständig bei Seite gefahren und von dem Brückenpersonale das Zeichen zur Durchfahrt gegeben ist.

Die Nichtbeachtung dieser letzteren Vorschrift wird mit 1 bis 5 Gulden bestraft.

§. 13. Die Schiffszieher stehen unter dem Befehle des Steuermanns und haben dessen Anordnungen pünktlich Folge zu leisten. Der Steuermann hat auf die ihm von Seiten des Brückenpersonals während der Durchfahrt zugehenden Weisungen zu achten und dieselben genau zu befolgen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden mit 3 bis 7 Gulden sowohl für den betreffenden Steuermann als für die Schiffszieher, wenn solche die Anordnungen des Letzteren nicht befolgen, geahndet. Unter erschwerenden Umständen kann gegen die Voranzieher gleichzeitig neben der verwirkten Geldstrafe auf zeitweisen oder gänzlichen Ausschluss von dem Schiffszuge erkannt werden.

§. 14. Wenn mehrere Schiffe zu gleicher Zeit den Durchlass in Anspruch nehmen, so hat die Brückenverwaltung die Reihenfolge derselben zu bestimmen und die später an die Reihe kommenden Schiffe haben alsdann in angemessener Entfernung oberhalb oder unterhalb der Brücke so lange fest zu liegen, bis der Durchlass für das nächstfolgende Schiff frei und demselben das Zeichen zum Durchfahren von dem Brückenpersonal gegeben ist.

Auf dem zum Durchlass bestimmten Fahrzeug hat jeder Schiffer die gehörige Anzahl Leute zum Durchziehen anzustellen und darf derselbe bei diesem Durchziehen nur starkes gutes Seilwerk gebrauchen. Bei Mangel an dem zum schnellen und sicheren Durchzug erforderlichen Seilwerk und der gehörigen Zahl Leute kann der Durchlass verweigert werden.

Zuwiderhandlungen gegen die dessfallsigen Anordnungen des Brückenpersonals werden mit 3 bis 5 Gulden bestraft.

§. 15. An jedem Schiffe, welches mit gespannten Segeln zu Berg ankommt und den Durchlass auf der linken Uferseite passiren will, muss sämmtliches Segelwerk abgelassen werden, sobald das Fahrzeug über die sogenannte Arche bei den Rheinmühlen *) angekommen ist. Bei Nichtbefolgung dieser Bestimmung wird der Durchlass verweigert. Hat das Schiff den Durchlass

---

*) „In der Nähe des Rheinkrahnens“ (Wormser Brücke).

passirt, so dürfen die Segel nicht eher wieder aufgesetzt werden, als bis dasselbe oberhalb der Eisbreche hinauf gezogen ist.

Alle Schiffe, welche zu Thal fahren und den Durchlass passiren, oder auch nur im Hafen in der Nähe des rothen Krahnens anlegen wollen, müssen schon oberhalb des Fischthores geländet und an einem Seile abwärts getrieben werden. Das Länden unmittelbar oberhalb der Durchlassöffnung ist verboten.

Zuwiderhandlungen werden mit 5 bis 7 Gulden bestraft.

III. Abschnitt.

Durchlass der Dampfschiffe.

§. 16. Die Durchfahrt der Dampfschiffe durch die Brücke erfolgt bei der Bergfahrt auf der linken Uferseite nach Abführung des Windschiffes, und bei der Thalfahrt auf der rechten Seite nach Abführung eines ganzen Brückenjochs.

§. 17. Die Durchfahrt der Dampfschiffe ist in der Regel auf die Tageszeit beschränkt. Die Durchfahrt zur Nachtzeit kann in einzelnen Fällen nur ausnahmsweise gestattet werden; in diesen Fällen bleibt dem Brückenmeister die Bestimmung überlassen, ob nicht auch bei der Bergfahrt der Durchlass auf der rechten Seite nach Abführung eines Brückenjochs erfolgen soll.

§. 18. Die Durchfahrten der Dampfschiffe müssen vorher bei dem Brückenmeister angezeigt werden; nebstdem hat der Kapitän vom Landungsplatze aus in Zwischenräumen von 5 Minuten das Zeichen mittelst Läuten einer Glocke dreimal zu geben, innerhalb welcher Zeit die geeigneten Vorkehrungen zur Oeffnung der Brücke getroffen werden. Das Schiff darf sich vom Landungsplatz aus nicht eher in Bewegung setzen, bis von dem Brückenpersonal ebenfalls durch das Läuten einer Glocke oder zur Nachtzeit mit zwei rothen Laternen von der Brücke aus das Zeichen gegeben ist, dass die Durchfahrt erfolgen kann.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden mit einer Polizeistrafe von 3 bis 7 Gulden belegt.

§. 19. Die zu Thal oder zu Berg kommenden Dampf-Schleppschiffe, welche mit angehängten Lastschiffen den Durchlass passiren wollen, müssen ober- resp. unterhalb der Brücke anlegen, und wird die Zeit für den Durchgang dieser Schiffe von dem Brückenmeister möglichst kurz bestimmt werden.

Der Anlageplatz für die zu Thal kommenden Schiffe ist die Stromstrecke in der Nähe des Bock- oder Hofthores.*)

Im Uebrigen gelten die Bestimmungen wie bei §. 18.

§. 20. In der Nähe der Brücke und zwar auf der ganzen Breite der Stromstrecke zwischen den Rheinmühlen und dem oberen Landungsplatz **) dürfen die Kapitäne der Dampfschiffe nur mit halber Maschinenkraft fahren

*) „In der Nähe des Bellengrabens" (Wormser Brücke).

**) „Zwischen dem Krahnen und dem Bellengraben" (Wormser Brücke).

lassen. In dem Brückendurchlass selbst muss diese Kraft möglichst vermindert werden. Nebstdem hat der Kapitän während der Durchfahrt alle zur Anwendung von Beschädigungen der Brücke ertheilten Weisungen des Brückenpersonals zu befolgen. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmung werden mit 3 bis 7 Gulden bestraft.

§. 21. Bei der directen Durchfahrt stromaufwärts haben die Kapitäne bei den Rheinmühlen*) und stromabwärts dem oberen Landungsplatz gegenüber zu stopfen, das Zeichen mit der Glocke zu geben und alsdann weiter wie bei dem Abfahren aus dem hiesigen Hafen**) zu verfahren.

Kommen zwei Dampfschiffe oder ein Dampfschiff und ein Segelschiff zu gleicher Zeit an den Durchlass, so muss das zu Thal kommende Dampfschiff umdrehen, dem entgegenkommenden Dampf- oder Segelschiffe Platz machen und so lange warten, bis dasselbe den Durchlass passirt hat. Ebenso muss auch ein zu Berg fahrendes Dampfschiff, wenn es mit einem zu Thal fahrenden Segelschiffe an dem Durchlass gleichzeitig zusammenkommt, in angemessener Entfernung so lange zurückbleiben, bis das Segelschiff passirt ist.

Das in den vorbemerkten Fällen zurückbleibende Dampfschiff darf alsdann nicht eher in Bewegung gesetzt werden, bis von der Brücke aus ein Zeichen mit der Flagge gegeben ist. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden mit 3 bis 7 Gulden bestraft.

§. 22.***) Die Wendungen der zu Thal kommenden Dampfschiffe oberhalb der Brücke, um an den oberen Landungsplatz zu gelangen, müssen in gehöriger Entfernung von derselben mit halber Maschinenkraft ausgeführt und es darf hierbei die Linie zwischen dem Fischthor und dem eisernen Thor nicht überschritten werden. Zuwiderhandlungen werden mit 3 bis 5 Gulden bestraft.

§. 23. Bei der Durchfahrt zur Nachtzeit muss jedes Dampfschiff, ausser den allgemein vorgeschriebenen Laternen, an dem Mast noch eine besondere Laterne unter dem Bugspriet führen.

Die Nichtbefolgung dieser Bestimmung zieht für den Kapitän des Schiffs eine Strafe von 3 Gulden nach sich.

IV. Abschnitt.

Durchlass der Flosse.

§. 24. Die aus dem Oberrhein und aus dem Main****) kommenden Flosse sind verpflichtet, einen Wahrschauer vorauszuschicken, welcher das Floss wenigstens eine Stunde vor dessen Ankunft bei dem Brückenmeister anmeldet.

---

*) „Bei den Krahnen" (Wormser Brücke).

**) „Von den Landungsplätzen" (Wormser Brücke).

***) §. 22 fällt für Worms weg.

****) „Aus dem Neckar" (Wormser Brücke).

Diese auch schon im Art. 66 der Rheinschifffahrts-Convention vorgeschriebene Verpflichtung liegt aber auch dann vor, wenn das Floss nicht die Brücke passiren will, sondern oberhalb derselben am Ufer anlegt.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmung, soweit sie nicht bereits durch die Verordnung vom 6. März 1841 mit einer Strafe bedroht sind, werden mit 3 bis 5 Gulden bestraft.

§. 25. Bei der besonderen Beschaffenheit des Wasserzugs auf der rechten Rheinseite ist es nothwendig, dass die Flosse nicht direct durch die Brücke fahren, sondern sich vorher auf der Strecke zwischen der Mainspitze und der unteren Lache durch Auswerfen von Ankern festlegen.*) Die Führer von Flossen haben diese Vorschrift bei Vermeidung einer Strafe von 3 bis 5 Gulden zu beachten.

§. 26. Die Flossführer haben die Durchfahrt unter Angabe der Dimensionen, namentlich der Breite des Flosses, vorher bei dem Brückenmeister anzumelden und den erforderlichen Durchlassschein einzuholen.

Alle Flosse von mehr als 5 Böden oder 5 Stümmeln, auch wenn hierfür die Brücke nicht geöffnet werden soll und dieselben nur unter der Brücke durchtreiben, müssen einige Zeit vor dem Durchtreiben dem Brückenmeister angemeldet werden. Das Durchtreiben bei Nachtzeit mit Flössen und Stümmeln ist untersagt. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden mit einer Strafe von 5 bis 7 Gulden bestraft.

§. 27. Alle Flosse von mehr als 400 Cubikmeter Inhalt müssen bei dem Durchlass durch einen concessionirten Flossen-Steuermann gesteuert werden, auch muss der Flossenmeister auf dem Floss anwesend sein. Im Unterlassungsfall kann der Durchlass nicht gestattet werden.

§. 28. Das Floss darf nicht eher von dem Landungsplatze abfahren, bis die Brücke vollständig geöffnet und das Zeichen zur Abfahrt durch das Brückenpersonal gegeben ist.

Zuwiderhandlungen werden mit 3 bis 7 Gulden bestraft.

§. 29. Die zum Durchtreiben bestimmten Flosse dürfen nur durch eine Oeffnung geführt werden und es muss die Breite des durchzutreibenden Flosses oder Stümmels immer mindestens 6 Fuss ($1^1/_2$ Metres) weniger betragen, als die Oeffnung zwischen den beiden Brückenschiffen. Flosse zu theilen und solche zu gleicher Zeit durch nebeneinanderliegende Jochöffnungen treiben zu lassen, ist gänzlich verboten.

Sollte sich ein Flosseigenthümer beigehen lassen, Flosse oder Stümmel in der Art durch die Brücke durchzutreiben, dass solche zwischen der Brücke stecken bleiben, so ist das Brückenpersonal befugt, das ganze Floss sogleich auseinander zu hauen und treiben zu lassen. Ausserdem wird jede Zuwiderhandlung gegen obige Bestimmungen mit 5 bis 7 Gulden bestraft.

*) „Die Flosse dürfen nicht direct durch die Brücke fahren, sondern müssen sich oberhalb des Bellengrabens durch Auswerfen von Ankern festlegen" (Wormser Brücke).

V. Abschnitt.

Anhalten der Schiffe und Arbeitsraum an dem Ufer.

§. 30. Alle oberhalb der Rheinbrücke haltenden Fahrzeuge sollen so gemährt und befestigt sein, dass ein Vortreiben gegen die Brücke nicht möglich wird.

Schiffe, welche anstatt im Hafen zu mähren, im freien Rhein umschlagen wollen, dürfen nicht oberhalb der Brücke, sondern müssen unterhalb derselben ankern.

§. 31. Um den erforderlichen Raum für die Nähenüberfahrten zum Uebersetzen der schwer beladenen Wagen nicht zu beengen, darf an beiden Ufern zwischen den Brückenköpfen und den Näheanfahrten und weiter unten in angemessener Entfernung von Letzteren sowohl im Sommer, als auch bei abgeführter Brücke zur Winterszeit kein Fahrzeug ohne vorgängige Erlaubniss des Brückenpersonals angelegt werden. Marktnachen dürfen übrigens, wie bisher, auch fernerhin an diesem Platze anlegen, jedoch ohne dadurch die Nähefahrt zu versperren.

Die im ersten Absatze dieses Paragraphen enthaltenen Bestimmungen gelten auch von dem Landungsplatze der Winterüberfahrt am Raimundithor in der Weise, dass von dem Hafenquai bis an das Ende der hohen Festungsmauer unterhalb, namentlich zur Winterszeit, kein Fahrzeug halten darf.

Die Eigenthümer der Schiffe und Mühlen, welche auf die erste Aufforderung des Brückenpersonals die bezeichneten Uferstrecken nicht alsbald verlassen, verfallen in eine Strafe von 1 bis 5 Gulden und es sollen die Fahrzeuge derselben auf deren Gefahr und Kosten entfernt werden.

§. 32. Es darf kein Fahrzeug auf oder an die Brücke angehängt oder befestigt werden. Auch ist, Nothfälle ausgenommen, das Ueberziehen von Fahrzeugen, die nicht zur Brücke gehören, von einem Ufer zum andern nur vermöge besonderer Erlaubniss gestattet, welche jedesmal vorher, unter Anführung erheblicher Gründe, bei dem Brückenmeister einzuholen ist.

Zuwiderhandlungen werden mit 1 bis 3 Gulden bestraft. — Die nämliche Strafe trifft auch diejenigen, welche sich in Nachen mittelst Fahrhaken an dem hintern Theil der Brücke von einem Ufer zum andern arbeiten und sich dabei in die Brückenschiffe einhaken, oder welche sich erlauben, Gemährsketten abzuwerfen, oder sonst etwas an diesen Ketten vorzunehmen.

§. 33. Bei eintretendem Eisgang und auf die von Seiten der Brückenverwaltung zu veranlassende öffentliche Bekanntmachung haben alle oberhalb der Brücke haltenden Fahrzeuge den oberen Hafen *) alsbald zu verlassen und unterhalb der Brücke anzulegen oder in den Sicherheitshafen einzufahren. — Dasselbe gilt auch für alle Schiffe, welche in der Mainlache halten.**)

---

*) „Die beiden Ufer" (Wormser Brücke).

**) Fällt weg (Wormser Brücke).

Das Hafencommissariat*) wird über die Vollziehung dieser Bestimmungen wachen und bei Zögerungen von Seiten der Schiffer das Abfahren der Schiffe auf deren Gefahr und Kosten veranlassen.

§. 34. Der unterhalb des Brückenkopfes auf der rechten Rheinseite liegende freie Platz zwischen der Festungsmauer und dem Ufer ist zum Bauplatz der Pontons und sonstigen Fahrzeuge für die Rheinbrücke bestimmt und es darf dieser Platz, ausser von der Brückenverwaltung, von Niemand als Lagerplatz für Holzwaaren oder sonstige Materialien etc. benutzt werden.**)

Diejenigen, welche der ersten Aufforderung des Brückenmeisters zur Räumung der bezeichneten Stellen nicht sogleich Folge leisten, verfallen in eine Strafe von 1 bis 5 Gulden, und es sollen die niedergelegten Gegenstände auf deren Gefahr und Kosten weggeschafft werden.

VI. Abschnitt.

Anhalten der Flosse.

§. 35. Grosse Flosse aus dem Oberrhein und dem Main***) dürfen nur so lange oberhalb der Brücke halten, bis die geeigneten Vorkehrungen zum Durchlass derselben getroffen sind und die etwa schon vor dem Durchlass verlangt werdende Vermessung zur rheinzollamtlichen Abfertigung vorgenommen ist. Dieselben müssen während dieser Zeit mit möglichster Vorsicht durch Anker und Seil befestigt werden. Der Bau grosser Flosse oberhalb der Brücke kann gestattet werden, nur wird hierbei vorausgesetzt, dass dieselben mit der grössten Vorsicht vor Anker gelegt werden.

§. 36. Kleineren Flossen und Bordstümmeln, den Holzhändlern von Castel und Kostheim gehörig****), ist zwar das Anhalten oberhalb der Brücke gestattet, dieselben müssen jedoch zu jeder Zeit durch gehörige Befestigung vor dem Vertreiben gesichert werden.

§. 37. Bei anschwellendem Wasser, sowie auch bei starkem Sturm etc. haben sämmtliche Flosseigenthümer ihre Vorsichtsmassregeln zu verdoppeln. Unter diesen und andern, die Sicherheit der Brücke besonders bedrohenden Umständen bleibt der Brückenverwaltung die Bestimmung vorbehalten, dass die Bordstümmel ganz entfernt, sowie auch die Flosse theilweise unterhalb der Brücke angelegt werden. Die Eigenthümer haben dieser Anordnung bei Vermeidung einer Strafe von 3 bis 7 Gulden alsbald Folge zu leisten, widrigenfalls das Abfahren auf ihre Gefahr und Kosten vorgenommen wird.

Das Anhängen und Befestigen von Flossen an die Rheinbrücke ist verboten, auch ist das Ueberziehen derselben von einer Uferseite nach der andern,

---

*) „Der Grossherzogl. Brückenmeister" (Wormser Brücke).

**) Fällt weg (Wormser Brücke).

***) „Dem Neckar" (Wormser Brücke).

****) „Den an beiden Ufern wohnenden Holzhändlern" (Wormser Brücke).

nach vorher eingeholter Erlaubniss des Brückenmeisters, nur alsdann gestattet, wenn die überzuziehenden Flossstücke aus nicht mehr als 2 Stümmeln bestehen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen sind bei einer Strafe von 1 bis 3 Gulden verboten.

§. 38. Bei herannahendem Winter und längstens bis zum 1. November jeden Jahres müssen alle auf der Grossherzogl. Hessischen Mainstrecke, sowie auf der ganzen Rheinstrecke zwischen der Rheinbrücke und der Mainspitze und in der Kostheimer Mainlache haltenden Holzflosse auf das Land gebracht oder unterhalb der Rheinbrücke, in gehöriger Entfernung unterhalb der Anfahrtstelle für die Winterüberfahrt, angelegt werden.

Zuwiderhandlungen werden mit einer Strafe von 3 bis 7 Gulden geahndet und es sollen ausserdem, bei weiterer Weigerung der Holzeigenthümer, die geeigneten Vorkehrungen zur Wegbringung des Holzes auf deren Gefahr und Kosten getroffen werden.

§. 39. Bleibende Niederlagen von Flossholz, Dielen etc., sowohl in Stössen als auf sonstige Art, dürfen in der Regel auf dem rechten, der Ueberschwemmung ausgesetzten Ufer zwischen der Brücke und Kostheim nicht stattfinden.*) Diejenigen, welche dessfallsigen Anordnungen der Brückenverwaltung wegen Entfernung der Niederlagen keine Folge leisten, verfallen in eine Strafe von 3 bis 5 Gulden.

Auszug

aus dem Polizei-Reglement der Königlichen Regierung zu Coblenz vom 11. Februar 1857, betreffend die Benutzung der Rheinschiffbrücke etc.

II. Verkehr der Schiffe und Flösse durch die Brücke.

§. 9. Schiffe und Flösse, welche zu ihrem Durchgange durch die Brücke ein theilweises Ausfahren derselben bedingen, dürfen sich der Brücke nur in der vorgeschriebenen Weise nähern.

§. 10. Von der Brücke aufwärts bis zur Spitze des Rheincavaliers auf der linken Rheinseite und bis zum Festungsgraben auf der rechten Rheinseite dürfen keine andere Schiffe halten, als die, welche auf das Oeffnen der Brücke warten und zum Durchgange fertig sind, und müssen dann dazu die nächste Oeffnung der Brücke benutzen, wenn sie dazu von den Brückenaufsichtsbeamten angehalten werden.

Auf der linken Rheinseite können die Schiffe den Rheinkrahnen zum Ein- und Ausladen insofern benutzen, als bei einem Wasserstande von über Nro. 7 am Coblenzer Pegel nur drei und bei einem Wasserstande von unter Pegel Nro. 7 nur zwei Schiffe zu dem Zwecke daselbst nebeneinander liegen dürfen.

Das Anlegen der aus dem Freihafen kommenden Schiffe an dieser Stelle, wenn dieselben nicht die Brücke sofort passiren wollen, ist gänzlich untersagt.

§. 11. Unterhalb der Brücke, sowohl am linken als am rechten Stromufer, ist ein Raum von 150 Fuss Länge zum Ausfahren und Aufstellen der aus-

*) Fällt weg (Wormser Brücke).

gefahrenen Brückenjoche jederzeit frei zu lassen. Bei besonderer Veranlassung, sowie auch beim Durchgange grösserer Flösse muss auch noch auf Verlangen des Brückenmeisters ein weiterer Raum frei bleiben oder frei gemacht werden, um die aussergewöhnlich ausgefahrnen Brückenjoche daselbst sichern zu können.

§. 12. Die Führer der durch die Brücke gehenden Dampfschiffe dürfen 50 Ruthen oberhalb und 20 Ruthen unterhalb der Brücke die Kraft ihrer Maschinen nur insoweit benutzen, dass sie im langsamen Fortgang des Schiffes nur die nothwendige Steuerkraft behalten.

§. 13. Die Brücke darf zum Durchgange nicht länger als 15 Minuten geöffnet bleiben, wenn nicht der Durchgang eines Flosses oder eines Schiffes für sich ein längeres Offenhalten der Brücke bedingt.

Für zu Thal hintereinander folgende Personen- und Schlepp-Dampfschiffe mit Anhang kann unter Umständen, nach Anordnung des Brückenmeisters, diese Zeit verlängert werden.

§. 14. Den Personen-Dampfschiffen mit angezeigten regelmässigen Cursen wird die Brücke zu jeder Zeit geöffnet.

Den Schlepp-Dampfschiffen mit und ohne Anhang wird die Brücke zwischen Sonnenauf- und Untergang jederzeit geöffnet.

Den Segelschiffen wird die Brücke zwischen Sonnenauf- und Untergang nur stündlich mit dem vollen Glockenschlage geöffnet.

Sind mehr als drei Segelschiffe zum Durchgang der Brücke vorbereitet, so wird dieselbe auch in der Zwischenzeit geöffnet.

Schlepp-Dampfschiffe zu Thal und Personen-Dampfschiffe nach Sonnenuntergang zu Thal müssen die Absicht, die Brücke zu passiren, mit zwei Böllerschüssen in der Höhe von Oberwerth anzeigen. Segelschiffe müssen die Absicht, die Brücke zu passiren, der Brückenwache mündlich anzeigen; die, welche die Brücke zu Thal passiren wollen, müssen oberhalb des Freihafens aufschlagen und können nur in dieser Lage, an einem Taue befestigt, durch die Brücke fahren.

§. 15.

a) Für die Personen-Dampfschiffe zu Thal wird bei Tage das Joch Nr. I, bei Nacht die Joche Nr. I und II der Brücke geöffnet.
b) Für die Personen-Dampfschiffe zu Berg wird bei Tage das Windschiff, bei Nacht das Joch Nr. I geöffnet.
c) Für die Schlepp-Dampfschiffe allein und mit nur einem Schiffe Anhang zu Berg und Thal wird das Joch Nr. I geöffnet.
d) Für die Schlepp-Dampfschiffe mit mehr als einem Schiffe Anhang zu Thal werden die Joche Nr. I und II geöffnet.
e) Für die Schlepp-Dampfschiffe mit mehr als einem Schiffe Anhang zu Berg wird das Joch Nr. I geöffnet, oder auf der rechten Seite die Joche Nr. X und XI.
f) Für die Segelschiffe zu Thal und Berg werden auf beiden Seiten der Brücke die Windschiffe geöffnet.

Dem Brückenmeister steht es frei, zur Sicherung der Brücke nach Umständen eine grössere Oeffnung zum Durchgange der Schiffe zu machen, als vorgeschrieben ist.

§. 16. Nach Sonnenuntergang wird die Oeffnung der Brücke zum Durchgange der Dampfschiffe durch vier Stück Signallaternen mit rothem Lichte bezeichnet, und zwar werden zu jeder Seite der Oeffnung zwei solcher Laternen übereinander aufgezogen.

§. 17. Erkennt ein Schiff, dass die vorgeschriebene Brückenöffnung nicht frei ist, oder dass durch das Aufstecken einer blauen und weissen Flagge Seitens der Brückenwache die Brückenöffnung überhaupt nicht zulässig ist, oder dass bei Abend die bezeichneten Signallaternen nicht aufgezogen sind, so müssen die zu Thal kommenden Dampfschiffe in der Höhe von Pfaffendorf und dem Rheinanschlusse aufschlagen und daselbst so lange verweilen, bis die Oeffnung hergestellt oder bei Abend die Signallaternen aufgezogen sind.

Die zu Berg kommenden Dampfschiffe müssen, bis diese Oeffnung frei ist oder bis die Signallaternen aufgezogen sind, 20 Ruthen unterhalb der Brücke anhalten.

Die zu Thal und Berg die Brücke passirenden Segelschiffe müssen, wenn die bezeichnete Oeffnung der Brücke nicht frei ist, oberhalb und unterhalb der Brücke am Ufer, mit einem Taue befestigt, liegen bleiben.

§. 18. Flösse dürfen nur zwischen Sonnenauf- und Untergang die Brücke passiren.

Der Flossführer muss dem Brückenmeister die Absicht, die Brücke zu passiren, schriftlich unter Angabe seines Namens und seines Wohnorts, der Floss-Länge und Breite, der gewünschten Jochzahl und Nummern, sowie der Zeitstunde des Durchgangs anzeigen.

Diese Anzeige muss dem Brückenmeister an demselben Tage des Durchgangs, aber mindestens eine Stunde vor dem Durchgang des Flosses, übergeben werden.

Wird das Floss durch irgend welche Ursachen verhindert, in der angegebenen Zeit die Brücke zu passiren, so ist der Flossführer verpflichtet, dieses dem Brückenmeister vorher anzuzeigen und demselben wieder eine neue schriftliche Anzeige von dem beabsichtigten Durchgange des Flosses zu machen. Ausserdem muss dem Flosse ein Wahrschaunachen wenigstens eine Stunde vorausgehen, auf welchem, damit er auch schon von Weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufgesteckt ist.

Von der Verpflichtung, einen Wahrschaunachen vorauszuschicken, sind jedoch die s. g. einzelnen Böden oder Stümmel befreit. Die Führer solcher Flösse sind aber gehalten, auf dem Flosse selbst die vorgeschriebene Flagge aufzustecken.

§. 19. Liegen mehrere Flösse an einer Landungsstelle zusammen, von der sie die Brücke in einem Tage erreichen können, so dürfen dieselben nur

in solchen Zwischenräumen nach einander aufbrechen, dass sie die Brücke mit einer Zwischenzeit von mindestens zwei Stunden passiren. Auch dürfen die Flossführer einen solchen Landungsplatz mit ihren Flössen nicht verlassen, wenn in einer Zeitstunde ein anderes Floss an dieser Landestelle vorübergefahren ist.

§. 20. Die Befolgung dieser Vorschriften (§§. 18, 19) allein kann jedoch die Flossführer niemals entschuldigen, wenn sie übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet haben, um Unglück zu verhüten, wenn sie nicht mit den, nach der Grösse des Flosses erforderlichen Geräthschaften und Bemannung versehen, oder wenn sie in der Bauart des Flosses gefehlt, oder sonst etwas gethan oder unterlassen haben, was sie nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen verpflichtet, den durch das Floss verursachten Schaden zu ersetzen.

Auszug

aus der Polizeiverordnung der Königl. Regierung zu Cöln vom 28. Februar 1853 im Betreff der Rheinschiffbrücke.

Titel II.

Bestimmungen, welche die Schifffahrt in Bezug auf die Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz zu beachten hat.

§. 29. Schiffe und Stromfahrzeuge aller Art dürfen nicht an die Rheinschiffbrücke oder deren Verankerung und Meerung befestigt werden.

§. 30. Oberhalb der Brücke bis an die St. Georgs-Bastion dürfen längs dem Ufer Schiffe nie über die Landbrücke der Schiffbrücke hinaus in den Strom hineinliegen.

Auch dürfen an den Landungsbrücken der Cölner und Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft nie mehr als zwei Dampfschiffe vor Anker liegen, und diese müssen, wenn andere Schiffe oder Flösse, um die Schiffbrücke zu passiren, dort vorbeifahren wollen, jedesmal eine stromrechte Lage haben oder gleich einnehmen.

Auch muss oberhalb der Brücke das Wasser neben derselben stets in einer Breite von wenigstens 12 Fuss frei bleiben, damit nicht an die Brückenschiffe oder die Ankerketten derselben gestossen werde und immer längs der Brücke ungehindert gefahren werden könne.

Jedoch ist es auf der Cölner Seite einem Schiffe, welches unmittelbar an der Werftmauer der hier stehenden Wippe wegen liegt, gestattet, sich mit seinem Spiegel oder Steuerende bis in die Richtung der Vordersteven der Landbrückenschiffe zu legen.

§. 31. Unterhalb der Brücke dürfen Schiffe aller Art nur in einer Weise vor Anker gelegt werden, dass auf Verlangen der Brückenbeamten sofort ein freier Raum von wenigstens 60 Fuss Breite und 150 Fuss Länge zum Anlegen zweier Brückenjoche hintereinander geschafft werden kann.

§. 32. Die Dampfschiffe, denen das Anlegen an die, an der Schiffbrücke

befindliche Landungsbrücke unter besonderen Bedingungen vergünstigungsweise erlaubt ist, müssen ihre Schiffe an einer eigenen Kette vor Anker legen.

Auch dürfen nie mehr als zwei Dampfschiffe an dieser Stelle gleichzeitig vor Anker gehen.

§. 33. Die Zeiten, wann die Brücke reglementsmässig der Schifffahrt geöffnet ist, werden in Gemässheit von §. 13 (durch das Amtsblatt und die Kölnische Zeitung, sowie durch Tafeln an den Aufgängen der Schiffbrücke) öffentlich bekannt gemacht.

Bei besonderen Veranlassungen kann aber die Brückenverwaltung nach einer, in der Kölnischen Zeitung einen Tag vorher bewirkten Bekanntmachung die Durchfahrt für Schiffe aller Art auf einen halben Tag ganz versagen.

§. 34. Die jedesmalige Oeffnungszeit soll höchstens 30 Minuten dauern. Sollten alsdann noch mehrere zur Durchfahrt angemeldete Segelschiffe bereit liegen, so ist die Brücke, nachdem sie 20—30 Minuten dem Landverkehr gedient hat, nochmals bis zu 30 Minuten Zeit zu öffnen.

Ist dagegen ein zur Durchfahrt angemeldetes Schiff, wenn die Brücke für dasselbe geöffnet worden, nach Verlauf von 10 Minuten nicht in der Brückenöffnung, so muss das Schiff bis zur nächsten Oeffnungszeit warten.

§. 35. Kurz oberhalb der Schiffbrücke darf kein Schiff Manöver machen, welche die Brücke in Gefahr bringen können. Namentlich ist es den Segelschiffen, welche einwärts liegende Schiffe herauslassen wollen, untersagt, in den Strom hinein bis über die Brückenöffnung hinaus abzugieren.

§. 36. Jedes Schiff, welches die Brücke passiren will, muss mit hinlänglichem Tauwerk und einem Nothanker versehen sein und dies alles klar geordnet auf dem Verdecke bereit halten.

Ebenso muss dasselbe, wenn sich auf dem Schiffe keine festen sicheren Windevorrichtungen befinden, für jedes zur Bespannung des Schiffs behufs der Bergfahrt erforderliche Pferd unter gewöhnlichen Wasserstands- und Windverhältnissen wenigstens drei Schiffzieher an Bord haben und unter erschwerenden Umständen diese Zahl angemessen vermehren.

Im Unterlassungsfalle haben die Brückenbeamten dem betreffenden Schiffe die Durchfahrt zu weigern.

§. 37. Die im Art. 11 Nr. 4 der polizeilichen Verordnung über das Befahren des Rheines vom 10. Juni 1851 enthaltene Vorschrift, dass Dampfschiffe, insofern nicht die volle Maschinenkraft zur Steuerung derselben durch die Schiffbrücke erforderlich ist, mit verminderter Kraft durch die Oeffnung der letzteren fahren sollen, ist zur Vermeidung des schädlichen Wellenschlages streng zu beobachten.

§. 38. Aus demselben Grunde dürfen die Dampfschiffe beim Wenden oberhalb der Schiffbrücke mit keinem Theile des Schiffes über die Linie hinabtreiben, welche von dem nördlichen oder untern Ende der Georgs-Bastion oder der Mitte des Herriger'schen Hauses auf dem Werfte zu Cöln und von der Mündung des Schneeberger Gässchens am Werfte zu Deutz bezeichnet wird.

§. 39. Ausser den bekannt gemachten reglementsmässigen Oeffnungszeiten wird die Schiffbrücke noch, wenn es nicht wegen besonderer Umstände unterbleiben muss, geöffnet

A. bei Tage*)

für Dampfschiffe jeder Art zu jeder Zeit;

B. bei Nacht nur

a) für Personen-Dampfschiffe im Dienste, und

b) für Schlepp-Dampfschiffe, wenn sie vorher bis 6 Uhr Abends dem Brückenmeister eine schriftliche Anzeige gemacht haben, und dann auch nur

1) bei der Bergfahrt bis zu einem Wasserstande von 14 Fuss am hiesigen Preussischen Pegel;

2) bei der Thalfahrt bis zu einem Wasserstande von 0 Fuss an demselben Maasse und wenn sie kein Anhängeschiff mit sich führen.

§. 40. Die Zeichen, welche die Dampfschiffe zu geben haben, wenn sie die Schiffbrücke passiren wollen, sind folgende:

A. Die zu Berg fahrenden Dampfschiffe jeder Art, auch die Schleppzüge, haben sich sowohl bei Tage als bei Nacht durch zweimaliges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzumelden.

B. Die zu Thal fahrenden Dampfschiffe jeder Art und Schleppzüge haben

a. bei Tage,

1) wenn sie die Brücke passiren wollen, ohne erst oberhalb derselben bis zum Munde des neuen Hafens anzulegen, solches durch drei Signalschüsse anzudeuten, wovon der erste in der Gegend des Forts Nr. 1, oberhalb des Bayenhauses, der zweite in der Gegend des Bayenhauses und der dritte gleich unterhalb des Bayenthurmes gelöst werden muss;

2) wenn sie von ihrer Anlegestelle in der bezeichneten Strecke oberhalb der Schiffbrücke abfahren und die Brücke passiren wollen, solches durch rechtzeitiges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen;

b. bei Nacht,

1) wenn sie die Brücke passiren wollen, ohne vorher oberhalb derselben anzulegen, die unter a. 1 für die Tagesfahrt vorgeschriebenen drei Signalschüsse an den bezeichneten Orten abzufeuern, und ausserdem, weil das Schiessen besonders bei starkem Nordwind zuweilen nicht gehört wird, gleich nach dem ersten Schusse eine hellbrennende Laterne vom Verdeck bis zu den obern Laternen des Mastes so lange am Maste langsam auf- und

---

*) Die Tageszeit erstreckt sich in den Monaten

Januar und December . . .	von	Morgens	8	bis	Abends	4 Uhr,
Februar und November . . .	„	„	7	„	„	5 „
März und Oktober	„	„	$6\frac{1}{2}$	„	„	$5\frac{1}{2}$ „
April und September . . .	„	„	5	„	„	$6\frac{1}{2}$ „
Mai und August	„	„	4	„	„	$7\frac{1}{2}$ „
Juni und Juli	„	„	$3\frac{3}{4}$	„	„	$8\frac{1}{2}$ „

niederzuziehen, bis von der Schiffbrücke das im §. 42 beschriebene Zeichen, dass die Schiffbrücke geöffnet worden, gegeben ist, und

2) wenn sie von einer oberhalb der Brücke bis zur Rheinaue befindlichen Anlegestelle abfahren und die Brücke passiren wollen, solches wie bei Tage durch rechtzeitiges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen.

§. 41. Wenn die Brücke nicht geöffnet werden kann, so wird dieses

a) bei Tage durch Aufhissen einer blau und weissen Flagge auf dem Joche Nr. 14, dem vierten von Cöln aus (zunächst der Hafengränze), signalisirt, welche Flagge so lange aufgezogen bleibt, bis die Brücke geöffnet werden kann, und

b) bei Nacht an derselben Stelle durch vier rothe, an einer Signalstange übereinander befindliche Laternen signalisirt, welche wenigstens 10 Minuten lang aufgezogen bleiben.

§. 42. Wenn in der Nacht die Brücke zum Durchpassiren der Dampfschiffe geöffnet und Alles in Ordnung ist, wird die Brückenöffnung durch zwei Paar rothe Laternen bezeichnet, welche eine über der andern zu beiden Seiten der Oeffnung in einer Höhe von etwa 13 Fuss über der Brückenbahn aufgezogen werden. So lange diese vier rothen Laternen, je zwei übereinander zu jeder Seite der Oeffnung, nicht aufgezogen sind oder sich nicht zu beiden Seiten der Oeffnung in jener Höhe befinden, müssen die zu Berg kommenden Schiffe beilegen, bis das Signal gegeben wird. Die zu Thal kommenden Personen- und Schlepp-Dampfschiffe, und zwar letztere um so mehr, wenn sie wirklich Fahrzeuge schleppen, dürfen sich der Brücke nur so weit nähern, dass sie immer noch für den Behinderungsfall oberhalb der Brücke mit Sicherheit wenden und landen können.

§. 43. Die Grösse der Oeffnung in der Schiffbrücke wird für die passirenden Dampfschiffe der Art bemessen, dass bei Tage wie bei Nacht

1) für jedes zu Thal fahrende Personen-Dampfschiff zwei Joche ausgefahren werden, und
2) für jedes zu Berg fahrende Personenschiff nur ein Joch ausgefahren wird. Dagegen müssen
3) für Schleppschiffe
   a) bei Tage sowohl für die Berg- als für die Thalfahrt immer, mögen sie Fahrzeuge schleppen oder nicht, zwei Joche ausgefahren werden. Verlangt der Kapitän eines auf der Thalfahrt befindlichen Schleppzuges, dass noch ein drittes Joch ausgefahren werde, so hat derselbe gleich nach seinem ersten Signalschuss eine wenigstens eine Quadratruthe grosse weisse Flagge mit einem scharlachrothen quadratischen Mittelfelde von $^1/_3$ der Höhe und Breite der Flagge am Maste des Remorqueurs vom Verdeck bis zum Topp des Mastes wenigstens so lange auf- und niederzuziehen, bis das Schiff gegen die Rheinau angekommen ist;

b) bei Nacht werden für Schlepp-Dampfschiffe, wenn denselben nach §. 39 die Brücke geöffnet wird, für die Thalfahrt gewöhnlich drei Joche, das erste, zweite und dritte, für die Bergfahrt zwei Joche, das zweite und dritte zunächst der Cölner Landbrückenjoche, zum Durchlass ausgefahren.

§. 44. Wenn bei Tage ein einzelnes Dampfschiff durch die Brücke fährt, so können, wenn zwei Joche ausgefahren sind, noch zwei Segelschiffe, und wenn ein Joch ausgefahren ist, noch ein solches ebenfalls die Brücke passiren, vorausgesetzt, dass diese Schiffe vollständig bereit dazu sind, dass die Brücke überhaupt nicht länger als 30 Minuten geöffnet bleibt und dass kein Postwagen wartet.

§. 45. Alle diejenigen zu Thal fahrenden Schleppzüge, welche von wenigstens der Mitte der Rheinaue ab nicht in gehörig gleichlaufender Richtung mit den Ufern fahren und daher Besorgniss erregen, dass sie die Brückenöffnung nicht treffen werden, haben es sich zuzuschreiben, wenn sie die Joche, welche aus Vorsicht mehr als nach §. 43 bei ordentlicher Fahrt ausgefahren werden, zu bezahlen haben.

§. 46. Die Schleppzüge müssen, um die Schiffbrücken-Oeffnung zu passiren, möglichst kurz zusammengezogen werden. So lange der Zug noch nicht vollständig aus der Brückenöffnung heraus ist, darf oberhalb der Schiffbrücke kein anderes Schiff in den Zug aufgenommen und die Geschwindigkeit des Remorqueurs nicht vermindert werden.

Titel III.

Bestimmungen, welche von den Flössen in Bezug auf die Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz zu beachten sind.

§. 47. Für Flösse kann die Rheinschiffbrücke nur bei Tage geöffnet werden. (Siehe die Anmerkung zu §. 39.)

§. 48. Sie müssen sich gemäss Artikel 66 der Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 wenigstens eine Stunde vorher durch einen vorausgeschickten Nachen, der eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge trägt, schriftlich bei dem Brückenmeister melden (wahrschauen) und dabei die Zahl der auszufahrenden Joche angeben.

§. 49. Wird diese Vorsicht unterlassen, oder kommt das Floss zu früh an, so ist nicht nur der Führer des Flosses strafbar, sondern auch der Eigenthümer desselben für alle daraus entstehenden Unglücksfälle und Beschädigungen verantwortlich.

Dasselbe ist der Fall, wenn die Flösse bei hohem Wasser oder Sturm, in welchem sie nicht gehörig regiert werden können, oder bei Nebel fahren.

§. 50. Die kleinen Flösse, Boden oder Stümmel genannt, für welche nur ein bis drei Joche ausgefahren zu werden brauchen und die nach dem Supplementarartikel IV zur Rheinschifffahrtsacte sich nicht durch einen vorausgeschickten Nachen zu melden brauchen, müssen sich wenigstens eine Stunde

vor ihrem Eintreffen bei der Brücke dem Brückenmeister durch einen Boten anmelden, damit sie, wenn die Brücke nicht ausgefahren werden kann, zurückgehalten werden können.

§. 51. Sind grosse oder kleine Flösse aber einmal in der Fahrt begriffen, sie mögen sich nun angemeldet haben oder nicht, so muss die Brücke, damit sie keinen Schaden leide, so schleunig als möglich geöffnet werden. Die Strafbarkeit der Führer der Flösse und die Verantwortlichkeit der Eigenthümer derselben für Unglücksfälle wird dadurch nicht ausgeschlossen.

Auszug
aus dem Polizei-Reglement der Königlichen Regierung zu Düsseldorf vom 7. August 1843, die stehende Schiffbrücke bei Düsseldorf betreffend.

§. 14. Alle Schiffe von mehr als 200 Centnern Ladungsfähigkeit, doch mit Ausnahme der Dampfschiffe, welche vermöge ihrer Maschinenkraft sicher gelenkt werden, dürfen nicht anders als mittelst angebrachter Leinen durch die Brücke geholt werden.

Ankommenden Schiffen wird der Durchlass jederzeit so schnell gewährt werden, als dies durch das vorhandene Brückenpersonal ohne Gefährdung der Schiffbrücke und ohne Störung des Postverkehrs geschehen kann.

Das Anhängen der Schiffe an die Brücke ist durchaus untersagt.

§. 15. Die Flösser sind gehalten, einen Nachen vorauszuschicken, um den Durchgang durch die Brücke anzumelden, dabei durch Vorzeigung des Manifestes die Länge und Breite des Flosses nachzuweisen und schriftlich anzugeben, wieviel Joche sie ausgefahren haben wollen.

Dieser Nachen soll dem Flosse wenigstens eine Stunde vorhergehen, und damit es auch schon von weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

Die Befolgung dieser Vorsichtsmassregeln allein soll gleichwohl den Flösser niemals entschuldigen, wenn er übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet hat, um Unglück zu verhüten, wenn er nicht mit den, nach der Grösse seines Flosses erforderlichen Geräthschaften versehen war, in der Bauart gefehlt oder sonst etwas gethan und unterlassen hat, was ihn nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verpflichtet, den durch sein Floss verursachten Schaden zu ersetzen (Rheinschifffahrts-Convention Art. 66).

Von der Verpflichtung, einen Nachen vorauszuschicken, sind jedoch die Flösse befreit, welche nach den Lokalobservanzen früher oder bis jetzt dazu nicht verbunden waren und z. B. unter der Benennung „einzelne Boden“ oder „einzelne Stümmel“ bekannt sind. Die Führer solcher Flösse, die im Uebrigen den allgemeinen Bestimmungen dieses §. unterworfen bleiben, sind aber gehalten, auf dem Flosse selbst die vorgeschriebene Flagge aufzustecken (Supplementar-Artikel IV zu Art. 66 der Rheinschifffahrts-Convention).

Kein Floss darf unter der Brücke durchfahren. Die kleinen Flösse, welche unter 10 Fuss Breite haben, können durch den gewöhnlichen Durchlass gehen; für Flösse von 10 bis 20 Fuss Breite muss ein Joch, für 20 bis 50 Fuss müssen zwei Joch, für 50 bis 100 Fuss drei Joch, für 100 bis 200 Fuss Breite wenigstens vier Joch ausgefahren werden. Jedoch steht dem Brückenmeister frei, je nachdem die Witterung günstig oder ungünstig, oder die Richtung des Flosses, welche durch Wind oft gegen den Willen des Steuermannes verändert wird, beschaffen ist, noch ein Joch mehr austreiben zu lassen. Ueberhaupt hat der Brückenmeister das Austreiben der Joche zu leiten, und wird ihm hierbei sowohl, als bei dem Durchlass von Schiffsgefässen die möglichste Aufmerksamkeit zur Pflicht gemacht. Wenn ein Floss, nachdem es gewahrschaut (angemeldet) worden, anlandet, so muss der Brückenmeister davon sofort benachrichtigt werden.

Flösse, welche die Sandbank, gegenüber der hiesigen Neustadt, zum Liegeplatz benutzen wollen, sind gehalten, nicht tiefer stromabwärts als gegen den obern Theil jener Bank, oberhalb der Düsseldorfer Neustadt, vor Anker zu gehen.

Bei dem Durchgang durch die Schiffbrücke müssen die Flösse mittelst Anker gesteuert werden, die nicht eher aus dem Strombette zu heben sind, als bis das Floss im Begriff ist, gestreckt durch die Schiffbrücke zu fahren.

Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen werden mit einer Strafe bis zu fünf Thalern geahndet, und haften ausserdem die Schiffer und Flösser für den angerichteten Schaden.

§. 16. Wenn einzelne Stücke von Flössen oder Schiffsladungen, Nachen u. s. w. an die Brücke getrieben werden, so verfallen die Schiffer und Flösser für jedes Stück in Einen Thaler Strafe und haften ausserdem für den angerichteten Schaden.

§. 17. Alle in der Thalfahrt begriffenen Schiffe von mehr als 200 Ctrn. Ladungsfähigkeit, mit Ausnahme der Dampfschiffe, welche vermöge ihrer Maschinenkraft sicher gelenkt werden, sind gehalten, vor der Schiffbrücke den Aufschlag zu vollenden, bevor sie die obere Ecke der Thomas-Bastion an hiesiger Neustadt passiren. Diejenigen dieser Schiffe, welche durch die Brücke fahren wollen, müssen bei Beendigung des, nach dem linken Ufer zu richtenden Aufschlages ihr Anker ohne Verzug hinter der, am linkseitigen Ufer befindlichen Kiesbank werfen; sobald aber der Rhein über 8 Fuss des Düsseldorfer Pegels hoch ist, müssen sie ihr Anker auf die Kiesbank oder, wenn diese überschwemmt sein sollte, auf das linkseitige, der Neustadt gegenüber gelegene Ufer gehörig setzen; wogegen diejenigen Schiffe, welche an dem rechtseitigen Ufer landen wollen, vor Vollendung des dahin zu richtenden Aufschlages — bei jedem Wasserstande — oberhalb der Thomas-Bastion an dem rechtseitigen Ufer gehörig befestigt sein müssen.

§. 18. Beim Durchgang durch die Brücke folgen die zu Berg gehenden Schiffe den thalwärts vor der Brücke angekommenen, und sind diese gehal-

ten, vor dem nächsten zu Berg kommenden Schiffe die Brücke zu passiren. Ebenso dürfen die zu Berg durch die Brücke gegangenen Schiffe, bevor sie gegenüber der Neustadt angekommen sind, weder in der Bahn der Schiff-Durchlassjoche verweilen, noch an dem linken Ufer anlegen.

§. 19. Für die zu Thal kommenden Dampfschiffe werden bei Tage die Joche Nro. 5 und 6 oder bei höherem Wasserstande die Joche Nro. 6 und 7, bei Nacht aber stets die Joche Nro. 5 und 6 geöffnet.

Erkennt ein bei Tage zu Thal kommendes Dampfschiff, wenn es die Neustadt erreicht, dass die Brückenjoche Nro. 5 und 6 oder die Joche Nro. 6 und 7 völlig ausgefahren sind und die Bahn dieser Joche frei ist, so setzt es seine Fahrt fort; im andern Falle verweilt es dort gegenüber der Neustadt, bis die Durchfahrtsöffnung, wie vorgedacht, hergestellt und frei geworden ist.

Sollte in der Folge eine Aenderung in der vorstehenden Bestimmung der Brückenjoche Nro. 5, 6 und 7 dienlich befunden werden, so soll diese durch das Amtsblatt, sowie durch den öffentlichen Anschlag an der Brückengeld-Empfangsstelle bekannt gemacht werden.

§. 20. Wenn Dampfschiffe während der Nacht — von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang — in der Thalfahrt begriffen durch die Brücke fahren wollen, müssen sie stromaufwärts von der Brücke, gegenüber der Düsseldorfer Neustadt, aufschlagen, wenn die Laternen, womit die Oeffnung des Schiffsdurchlasses bezeichnet wird, nicht aufgestellt sind oder von dem Dampfschiffe aus nicht wahrgenommen werden. Diese Laternen werden, sobald der Schiffsdurchlass völlig ausgefahren ist, an jedem Rande der Durchlass-Oeffnung an einem kleinen Maste angebracht, und zeichnen sich vor den übrigen Laternen der Brücke dadurch aus, dass sie rothes Licht geben und unter jeder eine andere Laterne mit weissem Licht hängt. Gleichfalls sind die während der Nacht zu Berg durch die Schiffbrücke fahrenden Dampfschiffe gehalten, dem Durchlass nicht eher nahe zu kommen, bis jene, die Oeffnung desselben bezeichnenden Laternen angebracht sind.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden durch eine Strafe bis zu fünf Thaler geahndet, und bleiben die Führer der Dampfschiffe für den dadurch veranlassten Schaden verantwortlich.

§. 21. Bei der Thalfahrt durch die Brücke dürfen die Dampfboote vorläufig keine Schiffe nachschleppen.

An einer oder an beiden Seiten ein gehörig befestigtes Schiff zu führen, ist nur solchen Dampfbooten gestattet, welche sicher gelenkt werden und der Abtrift widerstehen können. Ein solcher Schiffszug darf aber nur zwischen Sonnenauf- und Untergang die Brücke passiren und muss zuvor oberhalb der Neustadt so lange verweilen, bis die nach der Anzahl der zusammengekuppelten Schiffe und den Umständen erforderlichen Brückenjoche ausgefahren sind und solches durch eine von der Brücke wehende rothe, mit einem weissen Streifen umgebene Flagge bezeichnet ist.

§. 22. Alle Schiffe, welche in der Bahn der für den Durchgang der

thalwärts kommenden Dampfschiffe bestimmten Joche bei Annäherung eines solchen Dampfschiffes sich befinden, müssen aus dieser Bahn unverzüglich weichen.

Die Segelschiffe dürfen auch nicht vor den zu Berg kommenden Dampfschiffen in die Brückenöffnung hineinfahren, noch Nachts in der Bahn der für die Dampfschiffe bestimmten Durchlassjoche vor Anker liegen.

§. 23. Für den Durchgang von Flössen wird das Brückenjoch Nro. 1 von denjenigen Jochen, welche der Flossführer als auszufahren bezeichnen kann, ausgeschlossen; es sei denn, dass dieser das Ausfahren sämmtlicher Joche begehrte.

§. 24. Diejenigen Schiffe, welche am rechtseitigen Ufer zunächst stromabwärts von der Brücke und von der dortigen Landebrücke, sowie diejenigen, welche am linkseitigen Ufer innerhalb 30 Ruthen weit stromabwärts von der Brücke sich befinden, sind gehalten, diese Plätze ohne allen Verzug einzuräumen, sobald die Ankunft eines Flosses gewahrschaut ist und der Brückenmeister oder dessen Vertreter die Nothwendigkeit des Ausfahrens der dort vorübergehend zu bergenden Brückenjoche ansagen lässt.

§. 25. Diejenigen Schiffe, welche am linkseitigen Ufer abwärts der Brückenstelle zu der Zeit verweilen, wenn die Brücke wegen Hochwasser abgefahren wird, sind gehalten, innerhalb 100 Ruthen stromabwärts von der Brücke so weit vom Ufer entfernt zu bleiben, als erforderlich ist, um an diesem die Brücke bergen zu können. Auch sind die dort und weiter stromabwärts am Ufer befindlichen Schiffe gehalten, so weit vom Ufer abzulegen, als erforderlich ist, um die zur Brücke gehörenden Fährschalen behufs der Ueberfahrt längs des Ufers stromaufwärts ziehen zu können.

Auszug
aus dem Polizei-Reglement der Königlichen Regierung zu Düsseldorf vom 1. Oktober 1852, die stehende Schiffbrücke zu Wesel betreffend.

IV. Durchfahrt durch die Brücke.

a. Allgemeine Bestimmung.

§. 13. Ankommenden Schiffen wird der Durchlass jederzeit so schnell gewährt werden, als dies durch das vorhandene Brückenpersonal ohne Gefährdung der Schiffbrücke und ohne Störung des Postverkehrs geschehen kann.

Das Anhängen der Schiffe an die Brücke ist durchaus untersagt.

b. Durchfahrt der Flösse.

§. 14 (mit §. 15 des Polizei-Reglements d. d. Düsseldorf vom 7. August 1843, Alinea 1, 2, 3, 4, gleichlautend).

Im Allgemeinen ist für den Durchgang kleiner Flösse, welche 16 Fuss Breite und darunter haben, der gewöhnliche Durchlass bestimmt. Für Flösse über diese Breite, und zwar bis zu 50 Fuss, muss ein Joch, für 50 bis 100 Fuss müssen zwei Joche, für 100 bis 150 Fuss drei Joche, u. s. w. für je 50

Fuss ein Joch mehr ausgefahren werden. Jedoch steht dem Brückenmeister frei, je nachdem die Witterung günstig oder ungünstig, oder die Richtung des Flosses, welche durch Wind oft gegen den Willen des Steuermanns verändert wird, beschaffen ist, noch ein Joch mehr austreiben zu lassen.

Wenn ein Floss, nachdem es gewahrschaut (angemeldet) worden, anlandet, so muss der Brückenmeister davon sofort benachrichtigt werden.

Nur den kleinen Flössen unter 16 Fuss Breite, welche die Brücke über dem alten Rheinarme passiren, um gleich unterhalb derselben zu grössern Flössen gebildet zu werden, ist das Durchfahren unter der Brücke gestattet.

Bei dem Durchgang durch die Schiffbrücke müssen die Flösse mittelst Schleppanker gesteuert werden, die nicht eher aus dem Strombette zu heben sind, als bis das Floss im Begriff ist, gestreckt durch die Schiffbrücke zu fahren; jedoch dürfen die Anker nie so lange liegen bleiben, dass solche in die Mehrung der Brückenanker kommen, indem diese hierdurch gehoben und in Unordnung gerathen oder gar mit fortgerissen werden würden.

§ 15 (gleichlautend wie §. 16 des Polizei-Reglements d. d. Düsseldorf vom 7. August 1843).

c. Durchfahrt der Schiffe.

§. 16. Alle in der Thalfahrt begriffenen Schiffe von mehr als 200 Centner Ladungsfähigkeit, mit Ausnahme der Dampfschiffe, welche vermöge ihrer Maschinenkraft sicher gelenkt werden können, sind gehalten, vor der Schiffbrücke aufzuschlagen und zwar im Canale, sobald sie die Stromschwelle passirt haben, im alten Rheinarme aber oberhalb dem Salzmagazine.

Beim Durchgange durch die Brücke müssen diese Schiffe an Tauen oder Leinen geführt werden.

§. 17. Beim Passiren der Brücke folgen die zu Berg fahrenden Schiffe den thalwärts vor der Brücke angekommenen und sind diese gehalten, vor dem nächsten zu Berg kommenden Schiffe durch die Brücke zu fahren. Ebenso dürfen die zu Berg durch die Brücke gegangenen Schiffe, bevor sie im Canale die Stromschwelle, oder im Rheinarme die Gegend des Salzmagazines passirt haben, weder in der Bahn der Schiffdurchlassjoche verweilen, noch durch Anlegen an das Ufer den Aufschlag der zu Thal kommenden Schiffe hindern.

§. 18. Wenn die Brücke für die Durchfahrt eines Dampfschiffes geöffnet ist, darf kein Segelschiff sich der Oeffnung zum Durchfahren der Brücke eher nähern, als bis das Dampfschiff passirt ist. Zum Zeichen, dass die Brücke für ein Dampfschiff geöffnet ist, wird an der Brückenöffnung eine rothe Flagge aufgehisst werden.

Der Schiffer, Lootse oder Steuermann, welcher, ungeachtet die rothe Flagge aufgezogen ist, dennoch versucht, durch die Brücke zu fahren, verfällt ausser dem Ersatze des verübten Schadens in 10 Thaler Strafe.

§. 19. Die Dampfschiffe haben bei Wasserständen unter 12 Fuss Weseler Pegel den Canalarm, bei höheren Wasserständen dagegen, wo die Strömung

hier gefährlich wird, den alten Rheinarm zur Durchfahrt zu benutzen. Im ersteren Falle wird, wenn sie zu Thal kommen, das Joch Nr. 9, und zur Bergfahrt das Joch Nr. 10 geöffnet; im letzteren Falle, sowohl zur Thal- wie zur Bergfahrt, das Joch Nr. 2 ausgefahren.

Erkennt ein bei Tage zu Thal fahrendes Dampfschiff, wenn es in der Mündung des Canals angekommen ist oder im Rheinarme die Gegend der Lippemündung erreicht hat, dass das Joch Nr. 10 resp. 2 ausgefahren und die Bahn dieser Joche frei ist, so setzt es seine Fahrt fort; im andern Falle muss es sogleich den Aufschlag bewirken und darin verweilen, bis die Durchlassöffnung, wie vorgedacht, hergestellt und frei geworden ist.

§. 20. Wenn Dampfschiffe während der Nacht, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, in der Thalfahrt begriffen durch die Brücke fahren wollen und bei ihrer Ankunft an den, im vorigen §. bezeichneten Punkten die Laternen, womit die Oeffnung des Schiffsdurchlasses bezeichnet wird, vom Schiffe aus nicht wahrgenommen werden, so müssen sie sofort aufschlagen und den Aufschlag so lange halten, bis dieses Zeichen zur Durchfahrt gegeben worden. Jene Laternen werden, sobald der Schiffsdurchlass völlig ausgefahren ist, an jedem Rande der Durchlassöffnung an einem hohen Pfahle angebracht und zeichnen sich vor den übrigen Laternen der Brücke dadurch aus, dass sie rothes Licht geben und unter jeder derselben eine andere mit weissem Lichte hängt. Gleichfalls sind die während der Nacht zu Berg durch die Brücke fahrenden Dampfschiffe gehalten, dem Durchlasse nicht eher nahe zu kommen, bis jene, die Oeffnung desselben bezeichnenden Laternen angebracht sind.

§. 21. Den Dampfbooten ist zwar gestattet, beim Durchgange durch die Brücke angekuppelte oder Schleppschiffe mit sich zu führen, doch dürfen diese Schleppzüge zu Thal nur zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang die Brücke passiren; überdies bleibt der Schiffsführer für alle Beschädigungen verantwortlich, welche durch die Abtrift der Schleppschiffe der Brücke zugefügt werden möchten. Solche Züge müssen auch bei der Thalfahrt so lange an der Canal- resp. Lippemündung verweilen, bis die nach der Anzahl der angekuppelten Schiffe und den Umständen erforderlichen Brückenjoche vollständig ausgefahren sind und solches durch eine an der Brücke wehende rothe, mit weissen Streifen umgebene Flagge bezeichnet ist.

V. Anlegen der Schiffe und Flösse in der Nähe der Brücke und Verhalten derselben, wenn diese ausgefahren wird.

§. 22. Oberhalb und unterhalb der Brücke im alten Rheine dürfen die Schiffe und Flösse ausserhalb des Fahrwassers nur in einer Entfernung von 10 Ruthen von der Brücke liegen bleiben und verbunden werden.

§. 23. Dieselben sind, wie alle Schiffe und Flossstücke, welche am rechten Canalufer oder am linken Ufer des alten Rheinarms zu der Zeit verweilen, wenn die Brücke wegen Hochwasser abgefahren wird, gehalten, von der Brücke abwärts bis unterhalb der Mündungen des Brückenhafens so weit

vom Ufer entfernt zu bleiben, als erforderlich ist, um hier die Brücke bergen zu können. Auch sind die vom linken Canalufer innerhalb einer Entfernung von 100 Ruthen und weiter stromabwärts von der Brücke befindlichen Schiffe gehalten, insoweit vom Ufer abzulegen, als erforderlich ist, um die zur Brücke gehörenden Fährschalen behufs der Ueberfahrt längs dem Ufer stromaufwärts ziehen zu können.

XXXVI. Zu Art. 69 (Seite 183).

Bei Cöln sind im Rhein Schwimmbäume zu dem Zwecke angebracht worden, die Ueberladungen von Schiff zu Schiff bequemer und so verrichten zu können, dass die Waare nicht erst ans Ufer gebracht und dann erst von diesem in das Schiff geschafft werden darf.

Die Central-Commission hat sich damit einverstanden erklärt, dass von den also umgeladenen Gütern ebenfalls das Werftgeld erhoben wird.

XXXVII. Zu Art. 72 alinea 2 (Seite 185).

Die Worte „oder die doppelte Schiffsgebühr" fallen in Folge der Supplementar-Artikel III, V, VII und XVII weg.

XXXVIII. Zu Art. 81 (Seite 187).

Es bestehen in Frankreich 14 Rheinzollgerichte; Appellations-Instanz ist das Civil-Tribunal in Strasburg.

In Baden bestehen 5 Rheinzollgerichte; Appellationsgericht: das Hofgericht in Mannheim.

In Bayern bestehen 5 Rheinzollgerichte; Appellationsgericht: das Civiltribunal in Landau und Frankenthal.

In Hessen besteht 1 Rheinzollgericht; Appellationsgericht: das Civiltribunal in Mainz.

In Nassau bestehen 5 Rheinzollgerichte; Appellationsinstanz: das Hof- und Appellationsgericht zu Wiesbaden.

In Preussen bestehen 22 Rheinzollgerichte; Appellationsinstanz: der Appellationshof in Cöln.

In den Niederlanden bestehen 11 Rheinzollgerichte; Appellationsinstanz: der Appellationshof im Haag.

Es sind die Gerichte installirt: in Frankreich durch das Gesetz „relative à la navigation" vom 21. April 1832; in Baden durch die Verordnung des Justizministeriums vom 15. Juli 1831; in Bayern durch Rescript des Staatsministeriums der Justiz vom 9. März 1833; in Hessen durch Verordnung vom 5. Oktober 1831. In Nassau sind die Amtleute (Beamten) mit den Functionen der Zollrichter beauftragt, nicht besonders vereidigt, sondern auf ihren als Justizbeamten geleisteten Diensteid verwiesen. In Preussen ist wegen Errichtung der Rheinzollgerichte und des gerichtlichen Verfahrens in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten die königl. Verordnung vom 30. Juni 1834

bekannt gemacht. In den Niederlanden ist unterm 9. Juli 1831 ein Gesetz wegen der richterlichen Behörden in Rheinschifffahrts-Sachen erschienen.

XXXIX. Zu Art. 83 (Seite 187).

Der Supplementar-Artikel VIII bestimmt:

„Die Worte „„desselben Gebiets““ sind im Artikel 83 der Rheinschifffahrts-Ordnung gestrichen.“

Alinea 2. Ueber das Theilnahmerecht an den Geldstrafen für Defraudationen des Rheinzolls auf gemeinschaftlichen Stromstrecken waren Zweifel erhoben. Die Central-Commission hat deshalb einstimmig als Grundsatz anerkannt, dass die Geldstrafen wegen Defraudirung des Rheinzolls auf gemeinschaftlichen Stromstrecken ausschliesslich derjenigen Landesherrschaft zustehen, in deren Namen die Strafe auferlegt wird.

XL. Zu Art. 86 (Seite 188).

Zur Ergänzung dieses Artikels hat die Central-Commission, mit Ausschluss von Frankreich, unterm 2. August 1836 folgenden Beschluss gefasst:

Wenn beide Parteien die Berufung jede an eine andere der bestehenden zwei Appelinstanzen zu verschiedenen Zeiten gewählt haben, so erhält jedesmal die Wahl desjenigen Theils den Vorzug, welcher die Appellation zuerst angemeldet hat.

Wenn aber beide Parteien gleichzeitig und zwar die eine an die Central-Commission, die andere an das höhere Landesgericht die Berufung ergriffen haben, ohne dass, wer früher appellirt, ermittelt werden kann, so ist die Wahl desjenigen Appellanten, der früher Beklagte gewesen, entscheidend, und wird der Prozess bei der von ihm gewählten Appellationsinstanz fortgeführt.

Ferner erkannte Central-Commission die Zulässigkeit der Appellation gegen zollgerichtliche Erkenntnisse wegen Incompetenz oder sonstigen Nullitätsgründen auch bei nicht vorhandenem Appellationswerthe, wornach es also den Parteien freistehe, Cassation oder Revision in den gedachten Fällen nach Anleitung der resp. Landesgesetzgebungen nachzusuchen.

XLI. Zu Art. 88 (Seite 189).

Die Central-Commission hat sich hinsichtlich der bei ihr als Appelinstanz in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten vorkommenden Spruchsachen über folgendes Procedur-Regulativ geeinigt:

Geschäfts-Regulativ

für die Rheinschifffahrts-Central-Commission als Appelinstanz in Rheinschifffahrts-Sachen.

§. 1. Die bis zur Eröffnung der Sitzungen eingegangenen Spruchsachen werden nach Inhalt des Artikels 88 der Uebereinkunft vom 31. März 1831 dem Oberinspector vorliegen.

§. 2. Ueber dieselben führt derselbe, der Zeitfolge nach, eine Prozessliste, welche den Stand der einzelnen Sachen am Schlusse einer jeden Sitzung und den erfolgten Spruch seinem materiellen Inhalte nach darlegt.

§. 3. Die betreffenden Acten führen die Nummer dieses Prozessregisters.

§. 4. Gleich nach jedesmal erfolgter Constituirung der Central-Commission legt der Oberinspector die eingegangenen Appelsachen dem Präsidenten vor, der davon in der nächsten Sitzung Anzeige macht.

§. 5. Der Präsident ernennt für jede Sache einen Referenten und Coreferenten.

§. 6. Die übrigen Bevollmächtigten können sich die Acten auf kurze Zeit zur Einsicht und Information zustellen lassen.

§. 7. Die Referenten und Coreferenten referiren schriftlich.

§. 8. In der vom Referenten zu verfassenden Relation muss geprüft resp. angegeben sein:

a) ob die Central-Commission competent in der Sache ist;
b) ob in Betreff der Appelanmeldung die im Artikel 88 der Uebereinkunft vom 31. März 1831 vorgeschriebenen Formalien gehörig beobachtet worden sind;
c) ob die Instruction der Sache spruchreif geschlossen ist, oder ob zur Ergänzung der Instruction noch Vorbescheide, und worüber, zu erlassen sind.

Es ist sodann der Thatbestand festzustellen und mit einem Gutachten zur Entscheidung der Sache zu schliessen.

§. 9. Demnächst gelangt die Relation mit den Acten an den Coreferenten, der solche auf den Grund der Acten prüft und seinen Beitritt ausdrückt, oder, falls er etwas zu erinnern findet oder anderer Meinung ist, dieses anmerkt.

Er stellt die Relation mit den Acten dem Referenten zum Vortrage zurück.

§. 10. Von der Antheilnahme an dem Vortrage und der Fällung des Urtheils können sich einzelne Bevollmächtigte mit Angabe der Gründe recusiren, in welchem Falle sie abtreten.

§. 11. Wird aus einem solchen Anlasse, oder aus anderen statthaften Verhinderungsgründen die Zahl der anwesenden Glieder der Central-Commission unter fünf hinunter gebracht, so wird die Behandlung der Sache so lange ausgesetzt, bis diese Zahl beisammen ist.

§. 12. Ein Glied der Central-Commission kann bei solchen Spruchsachen einem anderen Gliede derselben sein Stimmrecht nicht übertragen.

§. 13. Finden die Re- und Coreferenten, dass Formalia der Appellation nicht gehörig beachtet worden, oder dass die Central-Commission nicht competent sei, so ist die Sache sofort allein in diesen Beziehungen zum Vortrage zu bringen, damit die Central-Commission wegen etwaiger Zurückweisung der Appellation allein aus diesen Gründen einen Beschluss fassen kann.

§. 14. Halten die Referenten und Coreferenten die Sache nicht für spruchreif, so muss dieselbe in der Central-Commission zum Vortrag gebracht

werden, damit hier über die zu ergänzenden Punkte das Erforderliche beschlossen werde. Eine Ausfertigung des Protocolls, in welchem die noch zu erledigenden Punkte bestimmt sind, geht durch den Oberinspector an das betreffende Rheinzollgericht.

§. 15. Beim Vortrage werden die Schriften der Re- und Coreferenten, sowie die bezüglichen Actenstücke verlesen; die Discussion wird demnächst eröffnet.

§. 16. Ergibt sich im Verlaufe derselben, dass eine Vervollständigung der Instruction nöthig sei, so wird diese durch Protocollar-Beschluss ausgesprochen, und das Protocoll wird mit den Acten durch den Oberinspector dem betreffenden Rheinzollgerichte zugefertigt.

§. 17. Ist das Erforderniss der Vervollständigung nicht vorhanden, so beschliesst, nachdem die Discussion geschlossen, die Central-Commission über die zur Entscheidung zu stellenden Fragen.

§. 18. Die Entscheidung erfolgt durch die Mehrzahl der Stimmen, bei deren Gleichheit diejenige des Präsidenten die Majorität bildet. Die Glieder der Minderzahl können ihre abweichende Meinung mit oder ohne Gründe zu den Acten niederlegen.

§. 19. Die Re- und Coreferenten sind dabei keineswegs an die bei der Re- und Corelation geäusserten Gutachten gebunden, sondern sie stimmen nach der Ueberzeugung, welche ihnen im Laufe der Behandlung der Sache bei der Central-Commission geworden ist.

§. 20. Bis zum Tage derjenigen Sitzung, in welcher die Sache zum Vortrage gelangt, können der Appellant, und wenn beide Parteien appellirt haben, beide gemeinschaftlich die Berufung von der Central-Commission zurückziehen. — Die diesfälligen Erklärungen sind bei dem betreffenden Rheinzollgerichte abzugeben und von diesem durch den Oberinspector an die Central-Commission zu bringen. Eine einmal zurückgezogene Sache kann bei derselben nicht wieder vorgebracht werden.

§. 21. Der Präsident bestimmt, welches Glied der Central-Commission die Redaction der Urtheile zu übernehmen hat.

§. 22. In einer der nächsten Sitzungen, und jedesmal im Laufe der jedesmaligen Zusammenkunft der Central-Commission werden die Urtheils-Entwürfe verlesen, und nach deren Annahme von sämmtlichen Bevollmächtigten vollzogen.

§. 23. Die Ausfertigungen vollziehen der Präsident und das die Geschäfte des Secretariats verrichtende Mitglied.

§. 24. Die Ausfertigungen werden durch den Oberinspector mit den Acten und den sonst etwa vorhandenen Beweisstücken dem betreffenden Rheinzollgerichte zur Publication zugefertigt.

§. 25. Sind die zur Ergänzung remittirten Acten (§. 14, 16) nicht zur nächsten Sitzung zurückgelangt, so macht der Oberinspector in dieser davon Anzeige, und die Central-Commission wird durch Protocollar-Beschluss und

dessen Mittheilung durch den Oberinspector ein Monitorium an das betreffende Gericht erlassen.

§. 26. Gelangen zu der darauffolgenden Sitzung die Acten an die Central-Commission zum Spruche nicht zurück, so ist der Bevollmächtigte des betreffenden Staates von der Central-Commission einzuladen, die Verzögerung zur Kenntniss seines Gouvernements zu bringen, damit das Gericht durch das ihm vorgesetzte Justizministerium zur schleunigen Einsendung der Acten, oder zur Angabe der Gründe, aus denen solche nicht erfolgen kann, abgefordert werde.

§. 27. Die Modificirung und Ergänzung dieses Geschäftsreglements ist, wenn sich ein Bedürfniss dazu ergibt, vorbehalten.

XLII. Zu Art. 89 (Seite 190).

Zu Bevollmächtigten bei der Rheinschifffahrts-Central-Commission sind ernannt:

für Baden: der Grossherzogl. Geheime Legationsrath Herr Kühlenthal, Comthur und Ritter mehrerer hoher Orden, in Carlsruhe;

„ Bayern: der Königl. Geheime Rath Herr von Kleinschrod, Comthur und Ritter etc. etc., in München;

„ Frankreich: Herr Théodore Goepp, Comthur und Ritter etc. etc., in Mainz;

„ Hessen: der Grossherzogl. Geheime Regierungsrath Herr Schmitt, Comthur und Ritter etc. etc., in Mainz;

„ Nassau: der Herzogl. wirkliche Geheime Rath Herr Freiherr von Zwierlein Excellenz, Comthur und Ritter etc. etc., in Geisenheim;

„ Niederland: der Königl. Minister-Resident Herr Travers, Comthur und Ritter etc. etc., in Mannheim;

„ Preussen: der Königl. Geheime Regierungsrath Herr Delbrück, Comthur und Ritter etc. etc., in Berlin.

XLIII. Zu Art. 90 (Seite 190).

Der Artikel 90 ist durch den Supplementar-Artikel XIV aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

„Von jedem Rheinuferstaate wird jährlich ein Bevollmächtigter zur Central-Commission abgeordnet.

„Diese Bevollmächtigten vereinigen sich regelmässig jedes Jahr am ersten September zu Mainz, und müssen ihre Geschäfte innerhalb eines Monats beendigen. Sind dieser Geschäfte zu viel, als dass sie in einem Monat beendigt werden könnten, so haben sie über die Anberaumung einer ausserordentlichen Sitzung nach Vorschrift des Artikels 94 zu beschliessen."

Durch späteren Beschluss wurde der 16. August zum Eröffnungs-Termin der Session anberaumt.

XLIV. Zu Art. 95 (Seite 191).

Zum Oberinspector der Rheinschifffahrt wurde im Jahre 1831 der Königlich Preussische Regierungsrath Herr von Auer, Ritter etc. etc., auf den Vorschlag der Krone Preussen einstimmig erwählt.

XLV. Zu Art. 96 alinea 1 (Seite 192).

Muss nun heissen: bei der Zusammenkunft im Monat August bis für das folgende Jahr vom 1. Oktober bis ultimo September.

XLVa. Zu Art. 101 (Seite 194).

Die Aufsichts-Bezirke der Rheinschifffahrts-Inspectoren sind in der Ausführung anderweitig angenommen. Es werden dem Inspector

des 1. Bezirks die Französische und Badische Uferstrecke,
„ 2. „ „ Bayerische, Hessische und Nassauische Uferstrecke,
„ 3. „ „ Preussische Uferstrecke,
„ 4. „ „ Niederländische Uferstrecke angewiesen.

Der Sitz des Rheinschifffahrts-Inspectors

des 1. Bezirks, Herrn With, ist in Mannheim,
„ 2. „ „ Bell, in Mainz,
„ 3. „ „ Butzke, in Coblenz,
„ 4. „ „ Dibbetz, im Haag.

XLVI. Zu Art. 103 (Seite 195).

Die Central-Commission hat es für angemessen erachtet, wegen der Abfertigungsstunden für die Rheinzollämter allgemeine Bestimmungen zu erlassen. Es soll nämlich

I. die Zeit, während welcher jedes Rheinzollamt zur Abfertigung verpflichtet ist, für den ganzen Rhein festgesetzt werden. Es bleibt sodann jedem Uferstaate überlassen, diese Anordnung und die etwa durch besondere Umstände veranlassten Modificationen in angemessener Weise zur Kenntniss der Betheiligten zu bringen.

II. Bei Festsetzung der Abfertigungszeit für solche Rheinzollämter, an deren Sitze zugleich eine Landzoll-Abfertigung erfolgen kann, ist darauf zu sehen, dass die Zeit für die Rhein- und Landzoll-Abfertigung übereinstimmt.

Ausserdem ist auf Uebereinstimmung der Abfertigungszeit für sämmtliche Rheinzollämter, soweit eine solche den Umständen nach irgend zulässig erscheint, Bedacht genommen worden.

III. Als Abfertigungszeit an den Werktagen wird für alle Rheinzollämter bestimmt:

a) Für die Monate Oktober bis Februar einschliesslich
der Vormittag von $7\frac{1}{2}$ — 12 Uhr
„ Nachmittag „ 1 — $5\frac{1}{2}$ „

b) Für die übrigen Monate
der Vormittag von 7 — 12 Uhr
„ Nachmittag „ 2 — 8 „

IV. Die Dampfschiffe, welche zum regelmässigen Transporte der Reisenden und ihrer Effecten dienen (mit oder ohne Waaren) sollen zu jeder Stunde des Tages, selbst an Sonn- und Festtagen, abgefertigt werden.

Ob deren Abfertigung auch zur Nachtzeit stattzufinden habe, hängt von der Bestimmung jedes Uferstaates ab; allein in keinem Falle darf für diesen besondern Dienst ausser den gewöhnlichen Rheinschifffahrts-Gebühren irgend eine Vergütung verlangt, noch von Jemand angenommen werden.

V. Die Dampfschlepp- und Segelschiffe, welche sich auf der Reise befinden, sollen gleichfalls an Sonn- und Feiertagen expedirt werden, jedoch nur in den von den resp. Regierungen bestimmten Stunden.

VI. Wenn schon in der Regel die Abfertigung aller übrigen Fahrzeuge, ausser jener in Nro. IV und V bezeichneten, auf Sonn- und Feiertagen keine Verpflichtung ist, so muss dieselbe dennoch ausnahmsweise in dringenden und ausserordentlichen Fällen stattfinden; auch darf sie, wenn Gefahr vorhanden, an keinem Tag und Stunde, wo sie verlangt wird, jemals verweigert werden.

Ueberhaupt werden es die Beamten von selbst begreifen, wie sehr es ihre Pflicht sei, der Schifffahrt durch schnelle Expedition förderlich zu sein und das Vertrauen der Commission durch ihren Diensteifer und guten Willen auch dadurch zu bethätigen, dass sie den Schiffern nicht sowohl in den gegebenen Fällen, als auch ausser den in Nro. III vorgeschriebenen Abfertigungsstunden ihre Amtsthätigkeit, so oft es thunlich sein kann, nicht versagen.

Berichtigungen.

Die, Seite 70 bei Mainz und Cöln als Gesammtausfuhr angegebenen Zahlen beziehen sich, die linke Zahlenreihe auf die Thal-, die rechte auf die Bergfahrt.

Seite 194 in der Note lies XLVa. statt XLV.

„	209	Zeile	14	von	unten		ist „per Centner" zu streichen.
„	256	„	9	„	„	lies	V statt X.
„	256	„	14	„	„	„	VII statt XII.
„	259	„	1	„	oben	„	Supplementar-Artikel IX.
„	293	„	12	„	„	„	0,62,5 statt 1 fl.
		„	15	„	„	„	0,50 statt 0,25.
		„	16	„	„	„	0,62,5 statt 0,50.
		„	6	„	unten	„	0,12,5 statt 0,25.

Inhalts-Verzeichniss.

*) Die Zahlen verweisen auf die Seite.